

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN.
FACULTAD DE INGENIERÍA MECÁNICA Y ELÉCTRICA
SUBDIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO



CARACTERIZACIÓN EXISTENTE ENTRE EL MANEJO DE
LOS TRÁNSITOS INTERNOS DEL COMERCIO EXTERIOR
PARA MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS

POR

LUCÍA LETICIA ROMERO ARÉVALO

COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRÍA EN LOGÍSTICA Y CADENA DE SUMINISTRO
CON ORIENTACIÓN EN LOGÍSTICA GLOBAL

MAYO, 2015

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
FACULTAD DE INGENIERÍA MECÁNICA Y ELÉCTRICA
SUBDIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO



CARACTERIZACIÓN EXISTENTE ENTRE EL MANEJO DE
LOS TRÁNSITOS INTERNOS DEL COMERCIO EXTERIOR
PARA MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS.

POR

LUCÍA LETICIA ROMERO ARÉVALO

COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRÍA EN LOGÍSTICA Y CADENA DE SUMINISTRO
CON ORIENTACIÓN EN LOGÍSTICA GLOBAL

MAYO 2015

Universidad Autónoma de Nuevo León
Facultad de Ingeniería Mecánica y Eléctrica
Subdirección de Estudios de Posgrado

Los miembros el Comité de Tesis recomendamos que la Tesis «Caracterización existente entre el manejo de los tránsitos internos del comercio exterior para México y Estados Unidos», realizada por el alumno Lucía Leticia Romero Arévalo, con número de matrícula 1468905, se aceptada para su defensa como requisito parcial para obtener el grado de Maestría en Logística y Cadena de Suministro con orientación en Logística Global.

El Comité de Tesis

Dr. Francisco E. Treviño Treviño.

Asesor.

Dra. Jania A. Saucedo Martínez

Revisor

Dr. Rodolfo Garza Morales

Revisor

Vo. Bo.

Dr. Simón Martínez Martínez

Subdirección de Estudios de Posgrado

San Nicolás de los Garza, Nuevo León, mayo 2015

DEDICATORIA

A mis padres por ser el mejor ejemplo a seguir y el motivo de mi existir.

ÍNDICE

DEDICATORIA	IV
AGRADECIMIENTOS	IX
RESUMEN	X
INTRODUCCIÓN	12
1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	13
1.2 OBJETIVO	14
1.3 HIPÓTESIS	14
1.4 JUSTIFICACIÓN	15
1.4 METODOLOGÍA	15
ANTECEDENTES	17
2.1 ORÍGENES DE LA INDUSTRIA MAQUILADORA DE EXPORTACIÓN	17
2.2 LA INDUSTRIA MAQUILADORA EN MÉXICO	18
2.3 MARCO LEGAL	21
MARCO TEÓRICO	23
SITUACIÓN ACTUAL EN MÉXICO	36
4.1 TRÁNSITO DE MERCANCÍAS	41
4.2 AVISO DE TRASLADO	48

<u>SITUACIÓN ACTUAL EN ESTADOS UNIDOS</u>	<u>51</u>
<u>CARACTERIZACIÓN ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS</u>	<u>55</u>
6.1 MÉXICO	55
6.2 ESTADOS UNIDOS	57
<u>CONCLUSIONES</u>	<u>59</u>
7.1 CONCLUSIONES	59
7.2 APORTACIONES	60
7.3 FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.	60
<u>ANEXOS</u>	<u>61</u>
REGISTRO IMMEX	61
FACTURA DE EXPORTACIÓN	62
PEDIMENTO DE TRANSITO	63
PEDIMENTO DE EXPORTACIÓN.	64
AVISO DE TRASLADO.	65
<i>IN-BOND I&E</i>	66
<i>IN-BOND TI</i>	67
<i>IN-BOND T&E</i>	68
<u>GLOSARIO</u>	<u>69</u>
<u>BIBLIOGRAFÍA</u>	<u>72</u>

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1: FRANJA FRONTERIZA DE MÉXICO.....	20
FIGURA 2: NÚMERO PROMEDIO DE ESTABLECIMIENTOS MANUFACTUREROS, ENERO- NOVIEMBRE 2014 (ESTABLECIMIENTOS ACTIVOS).....	25
FIGURA 3: NUMERO PROMEDIO DE ESTABLECIMIENTOS NO MANUFACTUREROS, ENE-NOV 2014.	26
FIGURA 4: DISTRIBUCIÓN POR ENTIDAD FEDERATIVA DE LOS ESTABLECIMIENTOS CON PROGRAMA IMMEX DURANTE, NOVIEMBRE 2014. (ESTRUCTURA PORCENTUAL).	27
FIGURA 5: PERSONAL OCUPADO SEGÚN CONDICIÓN DE CONTRATACIÓN EN LOS ESTABLECIMIENTOS CON PROGRAMA IMMEX DURANTE NOVIEMBRE 2014	28
FIGURA 6: DISTRIBUCIÓN POR ENTIDAD FEDERATIVA DEL PERSONAL OCUPADO EN LOS ESTABLECIMIENTOS CON PROGRAMA IMMEX DURANTE NOVIEMBRE 2014.	29
FIGURA 7: REMUNERACIONES REALES POR PERSONA OCUPADA EN ESTABLECIMIENTOS MANUFACTUREROS CON PROGRAMA IMMEX.	30
FIGURA 8: REMUNERACIONES TOTALES PAGADAS AL PERSONAL OCUPADO DIRECTAMENTE EN LOS ESTABLECIMIENTOS MANUFACTUREROS ENERO-NOVIEMBRE 2014 (DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL).....	32
FIGURA 9: INGRESOS PROVENIENTES DEL MERCADO NACIONAL DE LOS ESTABLECIMIENTOS MANUFACTUREROS, ENERO-NOVIEMBRE 2014.....	33
FIGURA 10: INGRESOS PROVENIENTES DEL MERCADO EXTRANJERO EN LOS ESTABLECIMIENTOS MANUFACTUREROS ENERO-NOVIEMBRE 2014.....	34
FIGURA 11: INGRESOS POR MAQUILA, SUBMAQUILA Y REMANUFACTURA IMMEX, PROVENIENTES DEL EXTRANJERO, EXPORTACIONES PETROLERAS, REMESAS Y DIVISAS POR TURISMO; 2013,2014.	35
FIGURA 12: PROCESO IMMEX	38
FIGURA 13: PROCESO DE EXPORTACIÓN DE UNA EMPRESA IMMEX	40
FIGURA 14: PROCESO DE TRANSITO INTERNO.	43

FIGURA 15: PROCESO DE EXPORTACIÓN MEDIANTE TRANSITO INTERNO	47
FIGURA 16: AVISO DE TRASLADO	49
FIGURA 17: PROCESO DE RETORNO DE EXPORTACIÓN UTILIZANDO AVISO DE TRASLADO..	50
FIGURA 18: CARACTERIZACIÓN MÉXICO – ESTADOS UNIDOS.....	58

AGRADECIMIENTOS

A mis padres Leticia Arévalo y Guillermo Romero, por siempre apoyarme en todos los proyectos emprendidos en vida, por su infinito amor y por dejarme volar para crecer cada día.

A Denisse Reyes, ya que sin ella nunca hubiera iniciado este proyecto, por su apoyo incondicional, sus grandes enseñanzas y ser la mejor influencia.

A mis abuelitas Ramona y Lucía por cuidar de mí y formar lazos de familia inquebrantables.

A mis hermanos por elección Adriana, Lina y Gerardo por alentarme en cada proyecto y levantarme en cada tropiezo.

A mis compañeros de clase, Luis Carlos, Diana, Ligia, Paco, Jorge, David y Yareth, que más que compañeros, son los mejores amigos y profesionistas que me pude topar en el camino.

Gracias a la Universidad Autónoma de Nuevo León, por forjar grandes profesionistas y brindar las mejores oportunidades, a la Facultad de Ingeniería Mecánica y Eléctrica, por brindar una de las especialidades más solicitadas y muchas veces no reconocidas.

A mi asesor Dr. Francisco Treviño, por brindarme la guía para concluir este proyecto, a la Dra. Jania Saucedo, por su paciencia y grandes recomendaciones.

A mi jefe Luis Carlos Meillon, por contribuir en el sueño de convertirme en una mejor profesionista.

RESUMEN

LUCÍA LETICIA ROMERO ARÉVALO.

Candidata para el grado de Maestría en Logística y Cadena de Suministro con orientación en Logística Global

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

FACULTAD DE INGENIERÍA MECÁNICA Y ELÉCTRICA

Título del estudio:

CARACTERIZACIÓN EXISTENTE ENTRE EL MANEJO DE LOS TRÁNSITOS INTERNOS
DEL COMERCIO EXTERIOR PARA MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS.

Número de páginas: 61

OBJETIVO Y MÉTODO DE ESTUDIO: El objetivo de este trabajo de exploración es caracterizar las operaciones de transito interno entre México y Estados Unidos con la finalidad de brindar recomendaciones a las empresas localizadas en la franja fronteriza de México y con estas mejorar la movilidad del transporte dentro del país para las mercancías de exportación.

La metodología utilizada para este trabajo es el método del caso, en el cual se analizan los procesos que se llevan a cabo para realizar los transito internos tanto en México como en Estados Unidos así como otros procedimiento de comercio exterior utilizados para la movilidad de mercancías entre aduanas, partiendo de lo general a lo particular, con la finalidad de brindar recomendaciones a las empresas IMMEX localizadas en la franja fronteriza de Reynosa, Tamaulipas.

CONTRIBUCIONES Y CONCLUSIONES: Tomando en cuenta las características de los diferentes procedimientos de comercio exterior utilizados tanto en México como en Estados Unidos, se puede concluir que la legislación mexicana cuenta con mas limitantes que la de Estados Unidos, ya que para expedir un retorno de exportación desde una IMMEX localizada en la franja fronteriza de Reynosa Tamaulipas no se cuenta con los recursos necesarios para concluirlo, ya que el SAT en la actualidad solamente cuenta con un transporte autorizado para realizar tránsitos internos entre la aduana de Reynosa y la del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y los agentes aduanales que operan en estas aduanas no cuentan con los permisos o acuerdos para operar el tránsito interno, México cuenta con un procedimiento llamado aviso de traslado para el cual no se requiere un transporte autorizado o un agente aduanal con presencia en ambas aduanas, pero requiere que se establezca una extensión de bodega IMMEX dentro del interior de la república, en caso de contar con una extensión cada empresa será la encargada de emitir ante el SAT dicho aviso cada vez que se desee enviar mercancías hasta esa extensión.

En contraste Estados Unidos cuenta con un simple proceso de transito llamado *in-bond* para el cual no es necesario contar con un agente aduanal, si no que este puede ser tramitado por las compañías de transporte terrestre, ferroviario, aéreo o los prestadores de servicios logísticos de transporte, además que la compañía encargada de mover el material de una aduana a otra no está limitada para circular en determinadas aduanas o a alguna autorización por parte del gobierno, sino que simplemente debe contar con la solvencia económica para adquirir un monto de fianza que será equivalente al valor de las mercancías que pueda transportar.

Firma del Asesor:

Dr. Francisco Treviño Treviño

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

En la actualidad la competitividad es uno de los factores más importantes dentro de las diferentes empresas, ya que es necesario generar valor agregado a las actividades prestadas por cada una de estas y con esto crear satisfacción a sus clientes. Es por eso que muchas empresas buscan mejorar cada día su logística, mediante la disminución de costos sin encarecer los tiempos y servicios pactados.

El transporte internacional de mercancías, los trámites aduaneros de importación y exportación, así como las legislaciones de comercio exterior de cada país son una parte fundamental dentro de la cadena de suministro, ya que de estas depende parte del abastecimiento en tiempo y forma de los requerimientos de cualquier empresa.

La presente investigación pretende realizar recomendaciones a empresas exportadoras localizadas en la franja fronteriza de Reynosa, Tamaulipas, que cuenten con el programa de promoción sectorial de la Industria Manufacturera Maquiladora y de Servicios de Exportación (de aquí en adelante IMMEX), ya que a través de la práctica que ha desarrollado una empresa dedicada al transporte internacional de carga en las modalidades aérea, marítima, terrestre y como las combinaciones de estas, así como los

estudios realizados a diferentes usuarios, se ha detectado la necesidad de algunas empresas para realizar tránsitos internos dentro México como una parte importante al momento de expedir materiales de retorno de exportación. Los tránsitos internos en México se refieren al traslado de mercancías desde una aduana a otra, con la limitante de que sólo los de transportes autorizados por el Sistema de Administración Tributaria (SAT) pueden realizarlo. Cabe mencionar que tanto la oferta de este tipo de transportes como la de los agentes aduanales encargados de realizar este procedimiento de comercio exterior es escasa, así, es debido a estos factores que los tránsitos internos representan un aumento en los costos ligados al transporte de mercancías.

1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Debido a la inseguridad que se presenta desde hace algunos años en la zona de la franja fronteriza tamaulipeca, región en la que la delincuencia organizada ha tomado el control de las principales carreteras del estado, ya que muchas veces para transitar por ellas se tienen que pagar cuotas, para solamente circular en determinados horarios que los mismos delincuentes establecen, otros de los riesgos detectados para transitar en esta ruta es la extorsión y asaltos ya que durante 2014 se cuenta con un registro de más de dos mil denuncias por robo al transporte público, aunado a esto, los operadores de transporte mencionan que pueden durante su trayecto pueden toparse con fuego cruzado, gente armada o cadáveres, dadas mencionadas circunstancias, el único transportista autorizado por el SAT para realizar los tránsitos internos se niega a brindar el servicio para el traslado de autopartes manufacturadas por una IMMEX, hacia la aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México con destino final Brasil en modalidad aérea.

La limitante de licencias, autorizaciones y/o permisos hacia el transporte público federal por parte del SAT, para realizar retornos mediante el procedimiento de tránsito interno, es uno de los grandes retos a los que las industrias que cuentan con el programa

de promoción sectorial IMMEX localizadas en el norte de Tamaulipas se enfrentan al momento de querer expedir sus mercancías al extranjero.

Si alguna empresa localizada en Reynosa, Tamaulipas quiere manufacturar productos y cuenta con el programa de la Secretaría de Economía (SE) denominado IMMEX y el retorno de estos se realiza vía la aduana del Aeropuerto de la Ciudad de México, incurrimos en el uso de un tránsito interno en el comercio exterior.

Entonces, la cuestión es: ¿Con que procedimiento o acto de comercio exterior resolvemos las limitantes mencionadas anteriormente?

Teniendo como antecedente la presente situación se pretende realizar una comparativa contra las regulaciones con las que cuenta Estados Unidos para realizar el mismo tipo de procedimiento como una parte del transporte de materiales involucrados en la cadena de suministro.

1.2 OBJETIVO

Analizar la caracterización de las operaciones de tránsito interno para México y Estados Unidos, así como las ventajas que cada uno representa y con estas lograr recomendaciones para mejorar la movilidad de transporte en la cadena de suministro.

1.3 HIPÓTESIS

Tomando como base que el cliente pueda contar con los bienes requeridos en el menor tiempo posible, se propone que al realizar recomendaciones tanto a las empresas exportadoras y/o al gobierno mexicano para simplificar y agilizar el proceso de retorno de materiales de exportación se incrementará la satisfacción de la demanda con la que cuentan de las empresas localizadas la franja fronteriza de Reynosa Tamaulipas.

1.4 JUSTIFICACIÓN

La presente investigación se basa en un tema actual, la cual brindará una aportación a la cadena de suministro en su parte de logística de transporte, en virtud de que varias empresas localizadas en la franja fronteriza de Reynosa Tamaulipas, tienen dificultades para expeditar el tránsito de mercancías de exportación bajo el régimen de retorno RT.

La industria manufacturera en Tamaulipas representa una de las mayores fuentes de empleos en el estado ya que cuenta con alrededor de trecientos cincuenta y ocho empresas establecidas de las cuales más de ciento cincuenta se encuentran en la ciudad fronteriza de Reynosa. Dichos establecimientos cuentan un promedio de mil doscientas operaciones de exportación, las cuales debido a distintas circunstancias como la mala planeación por parte de sus clientes, la falta de capacidad para satisfacer el mercado entre otras, requieren expeditar hasta un cuarenta por ciento de su producción total lo cual representa que casi novecientos millones de dólares necesitan llegar a su destino final en el menor tiempo posible, para lo cual es necesario utilizar el transporte aéreo.

1.4 METODOLOGÍA

Para este trabajo de exploración se realizara el estudio de las siguientes situaciones, partiendo de lo general a lo particular, con el fin de proporcionar recomendaciones a las empresas establecidas en Reynosa Tamaulipas.

- Planteamiento de la industria manufacturera a lo largo de la historia.
- Evaluación de la situación actual que presenta en Reynosa Tamaulipas para expeditar mercancías de exportación.
- Procesos requeridos por la legislación mexicana para el transporte de bienes.
- Evaluación de la situación actual que se presenta en Estados Unidos.
- Procesos utilizados en Estados Unidos para el transporte de materiales bajo el supuesto de transito interno.

- Caracterización entre los lineamientos utilizados tanto en México como Estados Unidos.
- Realizar recomendaciones para las empresas que requieren los servicios descritos y/o a la misma legislación mexicana para facilitar los procesos.

CAPÍTULO 2

ANTECEDENTES

2.1 ORÍGENES DE LA INDUSTRIA MAQUILADORA DE EXPORTACIÓN

El termino maquiladora tiene sus orígenes en España a inicios del siglo XX, cuando los agricultores llevaban el trigo a los molinos en lo que se procesaba dicha semilla y tenían que pagar por este servicio.

Podemos definir como maquiladora, a cualquier actividad en la cual el proceso productivo ya sea manufactura parcial, ensamble o empaque de una empresa es trasladado a otro lugar para que este proceso se lleve a cabo. Dicho proceso es traslado para obtener beneficios ya sea en cuanto al costo de la mano de obra, las preferencias brindadas por el lugar receptor o por la ubicación estratégica con la que este pueda contar y así contar con una ventaja competitiva.

2.2 LA INDUSTRIA MAQUILADORA EN MÉXICO

Podemos mencionar que los orígenes de la industria maquiladora se remontan alrededor de los años treinta, una vez terminados los conflictos fronterizos con Estados Unidos, el gobierno mexicano comenzó a desarrollar diferentes programas de fomento a la economía, entre los cuales podemos mencionar el de "perímetros libres", el cual consistía en brindar zonas libres de comercio en poblaciones colindantes a Estados Unidos, las primeras ciudades en gozar de preferencias arancelarias de importación fueron los municipios de Baja California Norte, la finalidad del gobierno mexicano era brindar situaciones de igualdad ante los vecinos de Estados Unidos y a su vez fomentar el comercio local de la zona, lo cual no resultó del todo ya que aunque bajó la necesidad de comprar productos en Estados Unidos, los pobladores de estas ciudades comenzaron a importar bienes en cantidades mayores a las de consumo personal.

La industria maquiladora en México, surgió como tal alrededor de los años sesentas, como una solución para el desempleo existente en el país y para promover el asentamiento de industrias nacionales que llegaran a sustituir la importación de bienes, para esto el gobierno de México instauró el Programa Nacional Fronterizo (Pronaf) en 1961 financiado por la Secretaría de Hacienda y administrado por Nacional Financiera, el cual consistía en promover el desarrollo social y económico de la zona fronteriza del país, con la finalidad no solo de crear empleos derivados de la industrialización, sino que complementaran los procesos productivos del vecino del norte y contrarrestaran la influencia que Estados Unidos ejercía en las ciudades fronterizas.

Con el Pronaf, el gobierno mexicano buscaba integrar a las ciudades fronterizas con el resto del país y terminar con la dependencia de ellas hacia Estados Unidos, es por eso que el programa incluía un amplio paquete de incentivos para los nuevos productores nacionales, los cuales iban desde subsidios a los impuestos, exenciones fiscales y descuentos en las tarifas de transporte marítimo, aéreo y terrestre. Por otro lado el Pronaf no solo tenía como objetivo la industrialización de la zona, sino que también buscaba la promoción turística y brindaba programas sociales a los habitantes de la frontera.

Sin embargo ha sido necesario que esta industria se adapte a la evolución que demanda el mundo globalizado y así elevar el nivel de competitividad dentro del marco internacional.

La industria de manufactura de México nace para satisfacer las necesidades de dos países con diferentes estructuras económicas, por un lado la tasa de desempleo en la frontera norte de México era muy alta debido a la cancelación del «Programa Bracero» por parte de Estados Unidos en el cual los mexicanos sustituían la mano de obra faltante de los estadounidenses que participaban en las fuerzas armadas del este país. Para principios de los años setenta, en México el Gobierno Federal decretó el Programa de Industrialización de la Frontera Norte (PIF) o Programa de Aprovechamiento de la Mano de Obra Sobrante a lo Largo de la Frontera con Estados Unidos, con el cual podemos decir que la industria maquiladora tuvo su verdadero comienzo, en este programa se definía a la frontera norte del país como zona de exportación, y se dictaban las bases para la instalación legal de la industria maquiladora, este programa indicaba que las materias primas necesarias para el ensamble de productos, podrían importarse al territorio nacional siempre y cuando los productos terminados sean enviados al extranjero una vez que terminen su proceso. Los principales fines por los que se dictaron las bases para las maquiladoras era disminuir la tasa de desempleo, equilibrar la balanza comercial, contar con mano de obra especializada, incrementar la competitividad internacional e impulsar el desarrollo de la tecnología. Por otro lado además de que este programa permitía el ingreso al país de personal técnico extranjero. Además exigía que por lo menos el 51% de las acciones de cada empresa pertenecieran a capital mexicano.

Antes de continuar con la historia de la industria maquiladora en México es conveniente contar con una definición de franja fronteriza, para la cual la Ley Aduanera en su título quinto, capítulo único, artículo 136, nos menciona lo siguiente: Se considera como franja fronteriza al territorio comprendido entre la línea divisoria internacional y la línea paralela ubicada a una distancia de veinte kilómetros hacia el interior del país.

Uno de las ventajas de la franja fronteriza es que permite el establecimiento de industrias manufactureras con preferencias arancelarias con una desgravación total o

parcial del impuesto general de importación (IGI), a fin de atraer inversión hacia esta zona para generar mayor competitividad.

Figura 1: Franja fronteriza de México



Fuente: INEGI

La primera maquiladora del país fue establecida en Ciudad Juárez, Chihuahua alrededor de 1965, esta se dedicaba al ensamblado de televisiones, esta industria se extendió a lo largo de toda la frontera a gran velocidad a lo largo de la frontera en diferentes giros como el textil, autopartes, componentes eléctricos, etc. Para 1968 ya se había instalado el segundo parque industrial en Nogales, Sonora, el cual se dedicaba a manufacturar productos plásticos. A lo largo de la década siguiente se establecieron otros parques industriales por toda la frontera norte de México, entre los más destacados podemos mencionar Baja California que logro atraer ciento dos industrias, seguido por Tamaulipas con cincuenta y seis distribuidas en Nuevo Laredo, Reynosa y Matamoros, el siguiente estado en importancia fue Sonora con cuarenta maquiladoras y Coahuila con

doce. Por otro lado en Estados Unidos a lo largo de la frontera se instalaron las llamadas empresas paralelas que se encargaban de innovar, controlar y diseñar los productos que eran manufacturados del lado de la frontera mexicana.

Al establecerse estas empresas en el país la competitividad de México aumento de manera muy importante, ya que aunque no podía competir en cuando a salarios mínimos con los países asiáticos, México cuenta con la principal ventaja que es su ubicación geográfica, con la cual se disminuyen de manera importante los costos de transporte desde y hacia Estados Unidos, quienes eran los principales inversionistas del país. Aunado a esto México en los años setentas gozaba de gran estabilidad política, lo cual generaba una tranquilidad para la inversión extranjera.

2.3 MARCO LEGAL

El marco legal que rige la industria maquiladora ha sufrido algunos cambios desde que fue implementado, esto se debe a la constante mutación que existe en el mercado global, las principales obligaciones de estas industrias son las siguientes.

- Los productos finales también pueden ser distribuidos en el mercado nacional.
- La inversión extranjera podía adquirir el control de los terrenos destinados para la instalación de dichas industrias.
- Daba el derecho de establecer las maquiladoras a lo largo de la franja fronteriza, lo cual después cambio a permitir el establecimiento a lo largo del territorio nacional.
- Permite la importación de equipo y materias primas requeridas para la transformación y/o ensamble, excluyendo el pago de impuestos, siempre que estos fueran retornados a su país de origen.
- La progresiva eliminación de barreras arancelarias y la desgravación gradual de las exportaciones de México hacia Canadá y Estados Unidos en un máximo de 15

años, fueron contempladas en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)

En la época en la que la industria manufacturera se instaló en México se crearon cuatro modalidades que era reglamentada por la entonces dependencia regulatoria, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI).

- I. Las operaciones de maquila dedicadas al cien por ciento a la exportación, sin daño a lo que el decreto mencione.
- II. Maquiladoras por capacidad ociosa: Estas empresas producen para el mercado nacional, aun y que cuenten con un programa de promoción a la exportación.
- III. Maquiladoras con programa de albergue: Además de contar con un programa de exportación, pueden contar con apoyo tecnológico extranjero, sin que estas operen la línea de producción.
- IV. Maquiladoras de servicios: Tienen como finalidad producir servicios destinados a la exportación.

CAPÍTULO 3

MARCO TEÓRICO

Ante la globalización que se presenta actualmente en los mercados globales, se requiere proveer de condiciones similares de competencia a las empresas establecidas dentro del territorio nacional, es por eso que el Gobierno Federal de los Estados Unidos Mexicanos publicó el 1 de noviembre de 2006 el Decreto para el Fomento de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación (Decreto IMMEX), el cual en su artículo 1 menciona que este fue creado con el objeto fomentar y otorgar facilidades a las empresas manufactureras, maquiladoras y de servicios de exportación para realizar procesos industriales o de servicios a mercancías de exportación y para la prestación de servicios de exportación. Lo mencionado anteriormente tiene como finalidad fortalecer la competitividad del sector exportador mexicano, otorgando certidumbre, transparencia y continuidad a las operaciones de estas empresas, precisando y simplificando los factores de cumplimiento y lo cual permite que sean adoptadas nuevas formas de operar para disminuir los costos logísticos y administrativos, con el fin de elevar la capacidad de fiscalización en un entorno que aliente la atracción y/o retención de inversiones así como la competitividad en el país.

Las empresas que cuenten con el programa IMMEX, cuentan con la posibilidad de introducir al país materias primas bajo el régimen de importación temporal sin pagar los

impuestos correspondientes de importación, así como el Impuesto al Valor Agregado (IVA), deben de ser exportadas o para la prestación de servicios de exportación.

La Secretaría de Economía quien se encarga de regular y brindar el programa IMMEX, nos menciona que existen diferentes modalidades para el mismo.

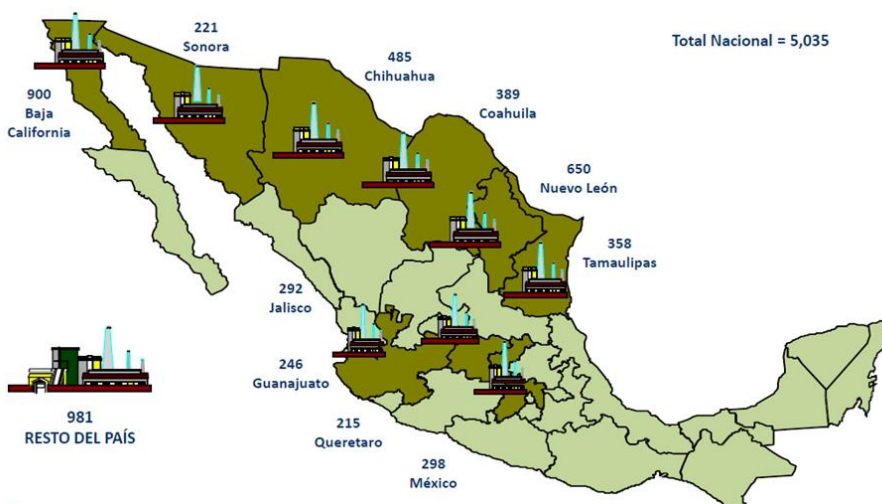
- Programa IMMEX Controladora de empresas, cuando en un mismo programa se integren las operaciones de manufactura de una empresa certificada y una o más sociedades controladas.
- Programa IMMEX Industrial, cuando se realice el proceso industrial de elaboración o transformación de bienes destinados a la exportación.
- Programa IMMEX Servicios, cuando se presten servicios de exportación o a mercancías sujetas de exportación, únicamente para el desarrollo que la SE determine.
- Programa IMMEX Albergue, cuando alguna empresa extranjera brinde tecnología y material productivo, sin que opere directamente con el programa.
- Programa IMMEX Tercerización, cuando una empresa no cuente con la infraestructura para realizar sus procesos productivos, puede realizar sus operaciones a través de un tercero que registre en su programa.

En 2006 con la publicación de la modificación del decreto IMMEX, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) se vio en la necesidad de adecuar sus elementos de medición para disponer de estadísticas a corto plazo que nos muestren las características de las actividades económicas de las empresas IMMEX, para así contar con un mejor análisis de las empresas que cuentan con dicho programa, es por eso que el INEGI creo la Estadística Mensual de la Industria Maquiladora de Exportación (EMIME), tomando en cuenta que la Secretaría de Economía es la encargada de regular el programa IMMEX, se crearon acuerdos entre ambas dependencias para asegurar la actualización permanente del directorio del programa, así como el apoyo para la entrega de información mensual.

A continuación se presentaran una serie de resultados, tablas y gráficas con información recabada por el INEGI, en las cuales se muestran las características, evolución, número de establecimientos activos, personal ocupado, remuneraciones e ingresos, entre otras sobre establecimientos manufactureros y no manufactureros con Programa de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación (IMMEX), para así contar con una visión más amplia de lo que significa la industria manufacturera en México.

Para el año 2014 México contaba más de cinco mil empresas manufactureras a lo largo del país, como se puede observar en la figura 3.1, la mayoría de estas empresas están localizadas en la franja fronteriza norte del país, siendo Baja California el estado con mayor concentración de las mismas. Esta investigación de basa en la zona noreste ya que cuenta con el puerto de mayor numero operaciones de comercio exterior en el país.

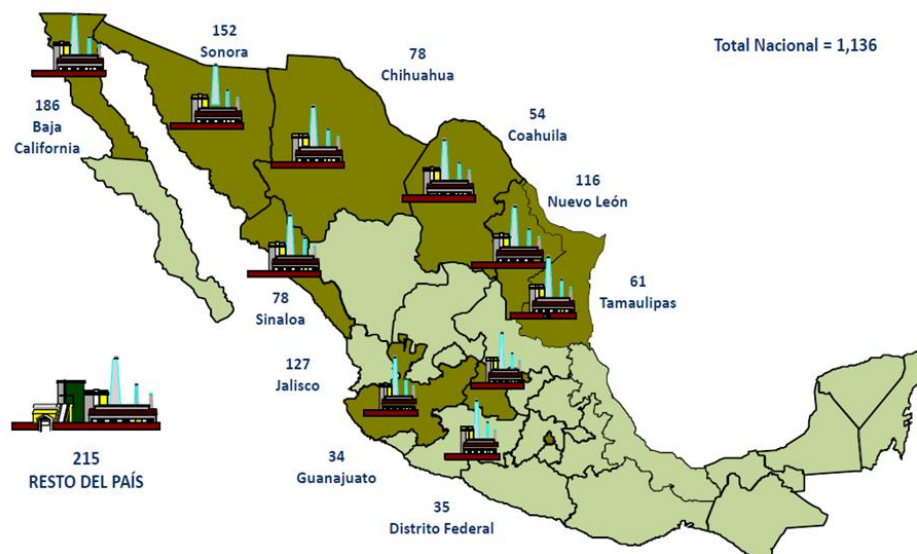
Figura 2: Número promedio de establecimientos manufactureros, enero-noviembre 2014 (establecimientos activos).



Fuente: INEGI

Otro de las modalidades IMMEX con las que cuenta México son las empresas no manufactureras, pero que están dedicadas a los servicios de exportación que tienen como finalidad exportar o apoyar la exportación, para los cuales como se muestra en la figura 3 México cuenta con más de mil establecimientos no manufactureros dentro del territorio nacional, que para el 2014 Baja California contaba con el mayor número de estos.

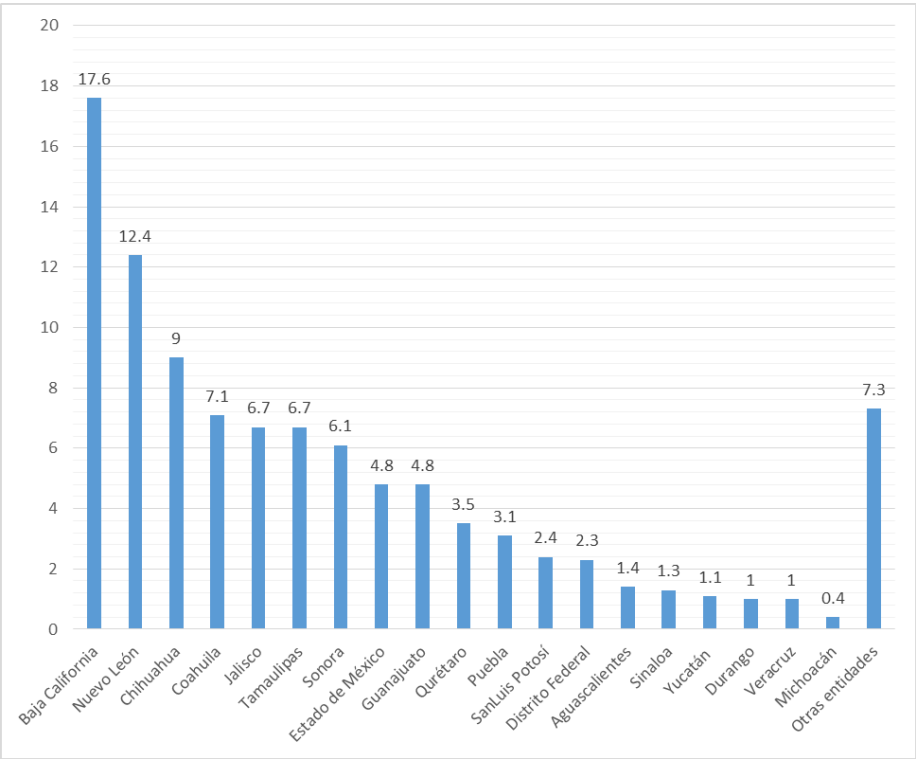
Figura 3: Numero promedio de establecimientos no manufactureros, ene-nov 2014.



Fuente. INEGI

Contando con un universo IMMEX de más de seis mil establecimientos entre empresas manufactureras y no manufactureras en la siguiente figura se muestra la participación porcentual de cada estado en el total de establecimientos distribuidos por todo México, siendo los estados fronterizos los que cuentan con mayor participación.

Figura 4: Distribución por entidad federativa de los establecimientos con programa IMMEX durante, noviembre 2014. (Estructura porcentual).



Fuente: INEGI.

Ya que las empresas IMMEX cuentan con una gran participación en la economía de México, es conveniente analizar la cantidad de personas que se emplean para estas empresas el cual aumento 6.5% con respecto al 2013, en la siguiente tabla se puede observar que la mayoría de este personal es contratado de manera directa por las empresas siendo el 88.9% contratado por empresas manufactureras y un 11.1% por empresas no manufactureras.

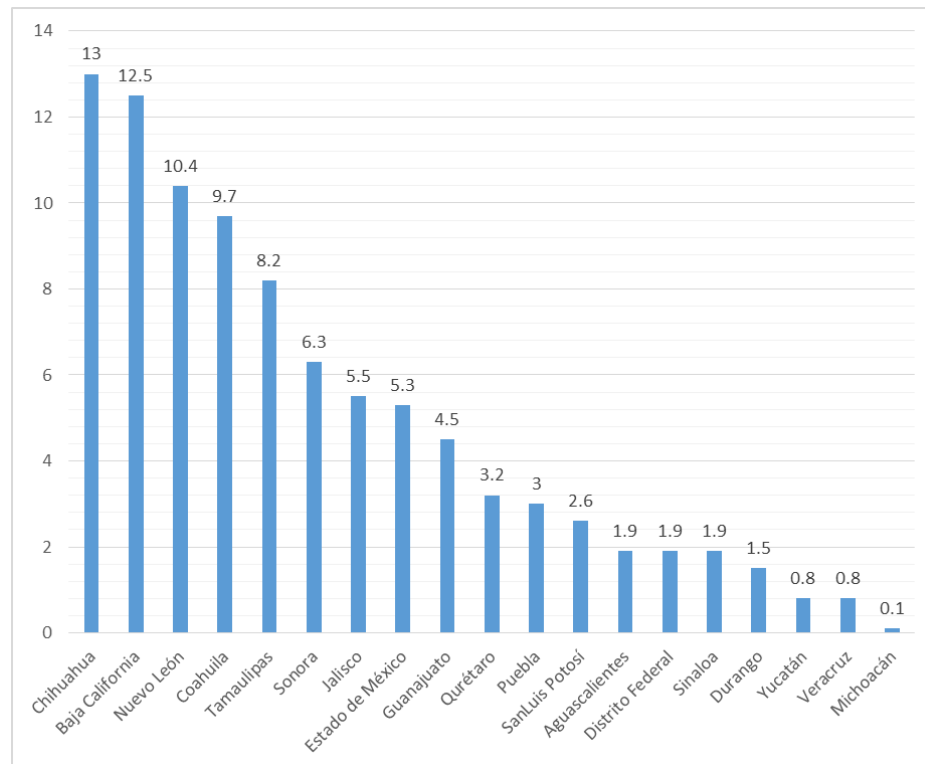
A nivel estatal, el personal ocupado de incremento en casi todas las entidades, destacándose con mayor variación a la alza en Durango, Guanajuato, Michoacán, Querétaro, San Luis Potosí, Baja California y Tamaulipas.

Figura 5: Personal ocupado según condición de contratación en los establecimientos con programa IMMEX durante noviembre 2014

<i>Condición</i>	<i>Personas</i>	<i>Variación % anual</i>
Total	2,535,222	6.5
- En establecimientos manufactureros	2,253,771	6.5
Contratados por el establecimiento.	1,746,891	8.1
<i>Obreros y técnicos</i>	1,486,711	7.9
<i>Empleados administrativos</i>	260,180	9.5
Subcontratado	06,880	1.3
<i>Obreros y técnicos</i>	406,437	2.5
<i>Empleados administrativos</i>	100,443	(-) 3.2
Ambos tipos de contratación	2,253,771	6.5
<i>Obreros y técnicos</i>	1,893,148	6.7
<i>Empleados administrativos</i>	360,623	5.7
- En establecimientos no manufactureros.	2,81,451	6.6

Fuente: INEGI.

Figura 6: Distribución por entidad federativa del personal ocupado en los establecimientos con programa IMMEX durante noviembre 2014.



Fuente: INEGI

A continuación se presenta una tabla sobre los sueldos y salarios generados a nivel nacional por las empresas manufactureras comparando los ingresos por el total del personal contratado en los años 2013 y 2014 año en el que los sueldos por trabajador disminuyeron tomando en cuenta que la mano de obra fue mayor.

Figura 7: Remuneraciones reales por persona ocupada en establecimientos manufactureros con programa IMMEX.

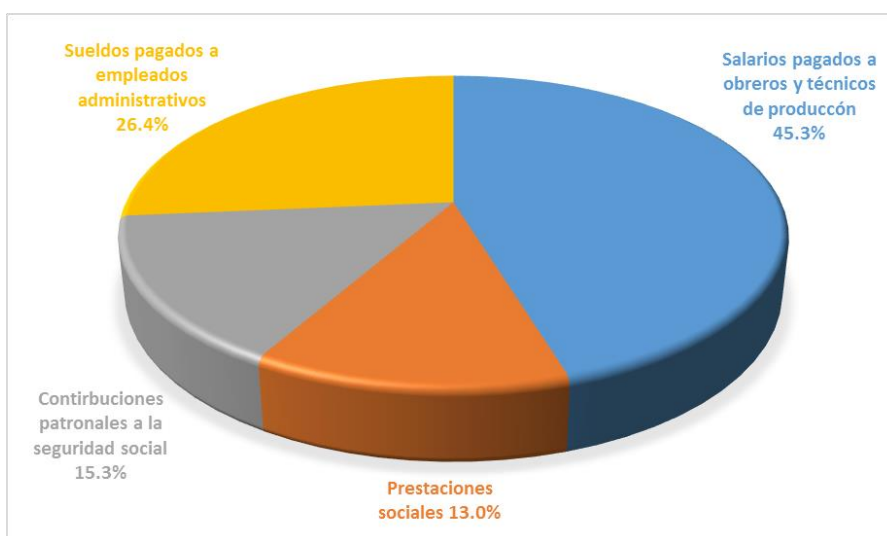
Periodo	Total	Obreros y técnicos	Empleados administrativos	Contribuciones patronales a la seguridad social	Prestaciones sociales
2013					
Enero	11938.53918	6237.623489	21395.89256	1784.790923	1657.191292
Febrero	11423.44914	5962.254571	20452.9513	1745.082013	1575.345106
Marzo	11916.28708	6336.000683	21565.8116	1742.155703	1608.556548
Abril	11753.49282	6153.139005	21230.07686	1783.516715	1610.492814
Mayo	12183.57097	6537.007832	21644.60684	1795.067233	1650.804773
Junio	11756.54972	6118.232377	21008.38788	1841.268337	1613.478769
Julio	11770.36836	6163.959712	20922.79873	1809.456498	1614.335728
Agosto	12070.59531	6385.794318	21276.96861	1888.985294	1607.780883
Septiembre	11633.11628	6155.158108	20667.01371	1759.605913	1562.970424
Octubre	12162.75971	6488.884067	21583.67158	1861.100958	1593.678257
Noviembre	11595.92472	6183.420894	20696.3773	1739.995684	1539.246465
Diciembre	13519.63544	7266.094797	25992.54741	1862.975744	1625.990899

Periodo	Total	Obreros y técnicos	Empleados administrativos	Contribuciones patronales a la seguridad social	Prestaciones sociales
2014					
Enero	11669.9646	6143.983411	20757.59591	1784.678667	1570.68505
Febrero	11175.14829	5802.77786	20109.01272	1745.546128	1497.380476
Marzo	11642.00663	6149.426503	21161.96593	1740.61229	1540.991508
Abril	11831.09745	6209.511482	21364.20753	1845.322039	1539.112784
Mayo	12009.01854	6451.807288	21529.68513	1797.223995	1538.421519
Junio	11751.05974	6189.785242	20991.07494	1828.81767	1546.552778
Julio	12009.52529	6431.130993	21409.40944	1825.044328	1545.819657
Agosto	11680.46227	6178.84851	20607.61117	1860.354069	1521.892278
Septiembre	11530.19774	6164.775414	20435.95709	1760.953319	1485.73683
Octubre	12214.16839	6622.065709	21384.89895	1876.428965	1524.411356
Noviembre	11461.30804	6141.498264	20427.32665	1725.175948	1466.918456

Fuente: INEGI

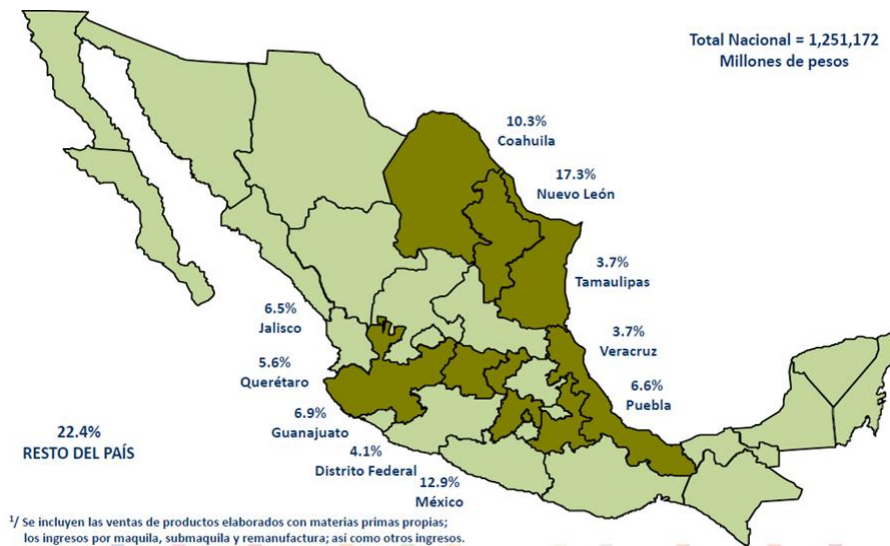
Tomando en cuenta el total de ingresos por trabajador empleado directamente por empresas manufactureras, se puede mencionar que como muestra la siguiente figura para el 2014 los sueldos para obreros y técnicos de producción representan casi la mitad de las remuneraciones pagadas, seguido por los sueldos para empleados administrativos con un 26.4%, las cuotas por seguridad social con un 15.3% y como último lugar se encuentran las prestaciones sociales como vales de restaurante o despensas con un 13%.

Figura 8: Remuneraciones totales pagadas al personal ocupado directamente en los establecimientos manufactureros enero-noviembre 2014 (distribución porcentual).



A pesar de que Baja California cuenta con el mayor número de establecimientos manufactureros en el país, el estado que cuenta con mayores ingresos provenientes del mercado nacional en México es Nuevo León percibiendo más del 17% de los ingresos totales, incluyendo la venta de productos elaborados con materias primas propias, ingresos por maquila y remanufactura.

Figura 9: Ingresos provenientes del mercado nacional de los establecimientos manufactureros, enero-noviembre 2014.

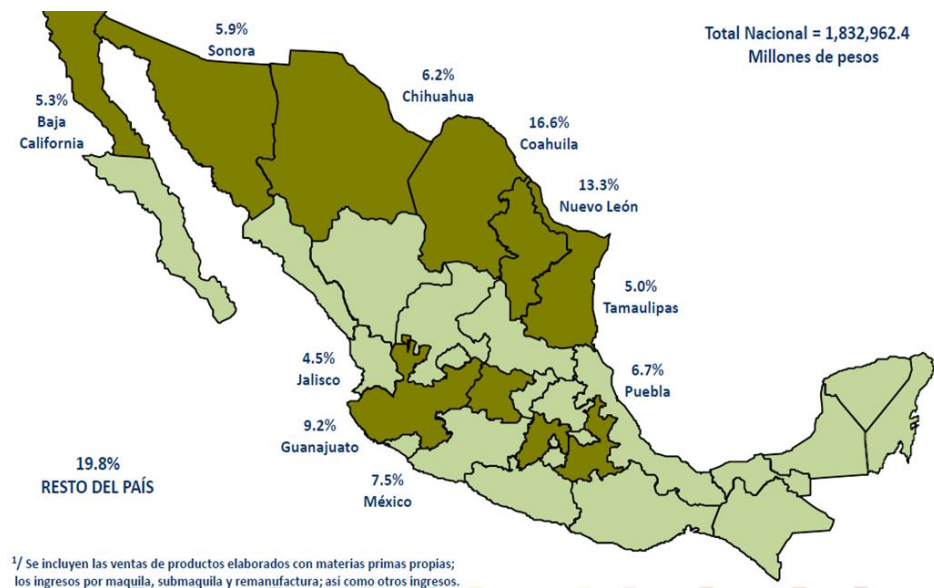


Fuente INEGI

La siguiente figura nos muestra que el estado que recibe la mayor cantidad de ingresos en los establecimientos manufactureros provenientes del extranjero es Coahuila con un 13.3% de los 1, 832,062 millones de pesos que ingresaron al país durante casi todo el 2014.

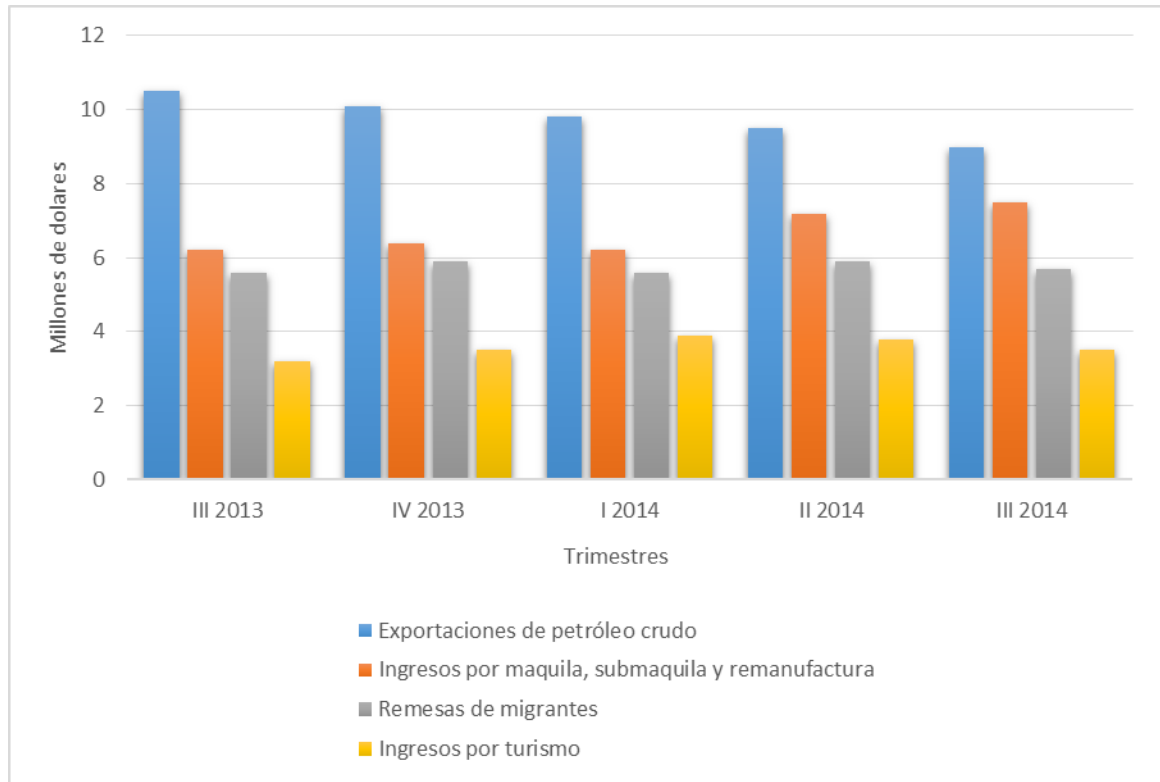
.

Figura10: Ingresos provenientes del mercado extranjero en los establecimientos manufactureros enero-noviembre 2014.



Fuente: INEGI

Figura 11: Ingresos por maquila, submaquila y remanufactura IMMEX, provenientes del extranjero, exportaciones petroleras, remesas y divisas por turismo; 2013,2014.



Fuente: Elaboración propia a partir de la Estadística Mensual del Programa IMMEX y de las cifras trimestrales de la Balanza de Pagos calculada por el Banco de México.

Con la información presentada con anterioridad nos podemos dar cuenta que cualquier situación que afecte a la industria maquiladora, afectara directamente al desarrollo económico de México.

CAPÍTULO 4

SITUACIÓN ACTUAL EN MÉXICO

En el Decreto para el Fomento de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación, modificado según la publicación del Diario Oficial de la Federación del 24 de diciembre de 2010, específicamente en la Exposición de Motivos, se mencionan cuatro párrafos que remiten a la facilitación comercial basada en la certidumbre jurídica.

Que el Poder Ejecutivo, a través de la Secretaría de Economía en el ámbito de su competencia, ha venido implantando una política de facilitación comercial, con el objeto de reducir el “costo país” de México.

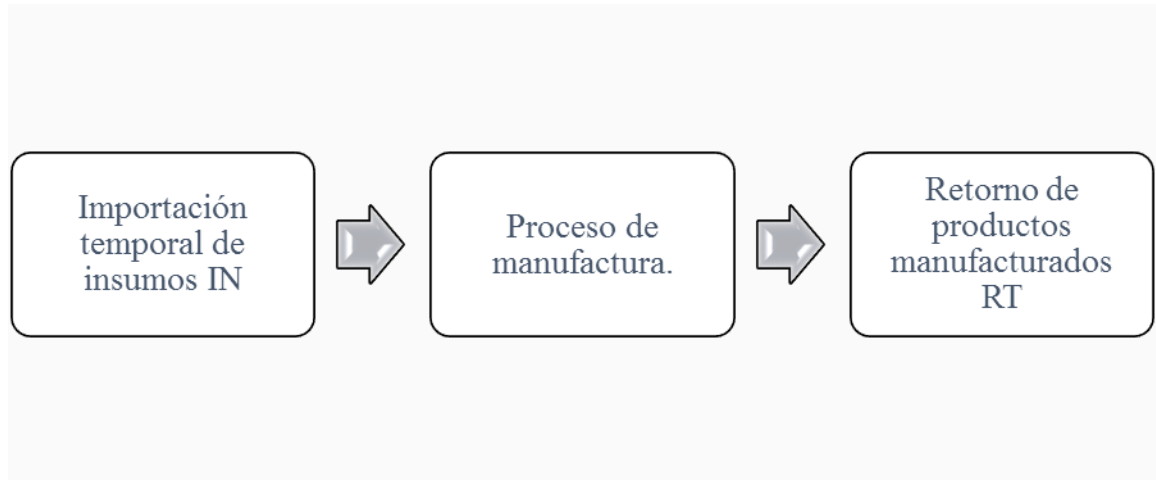
Que la facilitación comercial es una estrategia global analizada en diversos foros internacionales, tales como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, el Banco Mundial y la

Organización Mundial de Comercio, entre otros y se refiere a una categoría amplia de medidas que inciden no solo en el comercio exterior, sino también en la competitividad de los países.

Que la política de facilitación comercial implantada por la Secretaría de Economía se basa en los principios de transparencia, certidumbre jurídica, equidad, imparcialidad y uniformidad en la administración del marco normativo vigente, mejora regulatoria y simplificación operativa. Que las políticas de facilitación comercial contribuyen al proceso de desarrollo institucional de México, con el objeto de transitar de un marco regulatorio obsoleto a otro más eficiente que reduzca los costos de transacción y responda mejor a las expectativas de las empresas y los ciudadanos.

Ahora bien, ya que tenemos definido el programa de promoción sectorial de Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación (IMMEX), y la importancia que es sector representa para la economía del país, es necesario que las mercancías manufacturadas por las empresas localizadas en la franja fronteriza de Reynosa Tamaulipas sean retornadas al extranjero para su comercialización.

Figura 12: Proceso IMMEX



Fuente: Elaboración propia, basado en el proceso que realiza la industria maquiladora.

Las empresas que cuentan con el programa IMMEX, se dedican a introducir sus productos a territorio nacional para retornarlas al extranjero después de realizarse el proceso de transformación, mediante el régimen de importación temporal para las cuales no se pagaran los impuestos al comercio exterior o las cuotas compensatorias que la autoridad establezca mediante reglas o medidas de salvaguarda.

Los bienes importados de manera temporal por las empresas maquiladoras, solo podrán permanecer en México por los siguientes plazos.

- I. Hasta por dieciocho meses:
 - a) Combustibles, lubricantes o sus derivados que se utilicen durante el proceso de producción de la mercancía de exportación.
 - b) Materias primas y partes destinadas completamente a integrar un bien de exportación.
 - c) Empaques, envases, etiquetas y folletos.

- II. Hasta por veinticuatro meses, los contenedores y cajas de trailers que contengan material para la exportación.
- III. Por la vigencia de programa IMMEX en los siguientes supuestos:
- a) Maquinaria, herramientas, refacciones y equipo que se utilice en el proceso de producción.
 - b) Equipos para controlar la contaminación, seguridad, investigación o tecnologías de la información que intervengan directamente con los bienes destinados a la exportación o su proceso productivo.

Una vez que los materiales son transformados dentro de territorio nacional, las mercancías deben de ser retornadas al extranjero o cambiar su régimen aduanero, en caso de que alguna empresa no cumpla con estos lineamientos, se entenderá que dichos bienes se encuentran dentro de México de manera ilegal.

Cuando las empresas maquiladoras cuentan con su proceso productivo terminado, el siguiente paso es regresar los bienes al extranjero, para realizar dicho retorno, se debe cumplir con el régimen de exportación correcto, basado en el anexo 22 de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior para el 2014, mismo que previene sobre el retorno de las mercancías, menciona en su apéndice 2 lo siguiente:

Claves de pedimento.

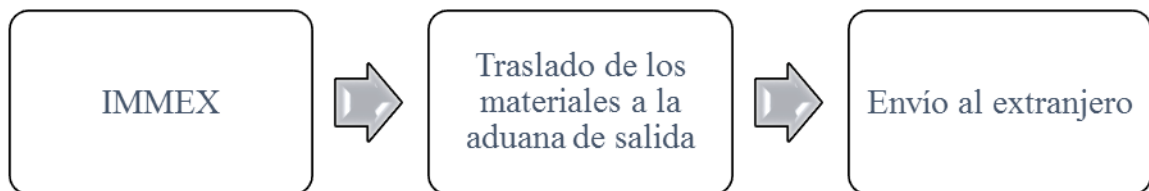
IMMEX.

RT. Retorno de Mercancías.

- Retorno al extranjero de mercancía transformada, elaborada o reparada al amparo de un Programa IMMEX.
- Retorno de mercancías extranjeras en su mismo estado, excepto cuando se trate del retorno de envases y empaques, etiquetas y folletos importados temporalmente al amparo de un Programa IMMEX, que se utilicen en la exportación de mercancía nacional, para lo cual deberán utilizar la clave de documento A1.

- Retorno de opciones especiales, incorporadas en vehículos exportados por la industria automotriz terminal o manufacturera de vehículos de autotransporte, al amparo de un Programa IMMEX.

Figura 13: Proceso de exportación de una empresa IMMEX



Fuente. Elaboración propia, basado en el proceso de exportación.

Una vez que se cuenta con el régimen de exportación a utilizar RT, por parte de las empresas IMMEX, se requiere expedir los materiales al extranjero, por medio del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), se requiere con diversos elementos para completar la operación, dado que dichas empresas se encuentran en la franja fronteriza se necesita de un tránsito interno para trasladar los materiales desde la aduana de Reynosa hacia la aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, otro de los elementos que se necesitan es un Agente Aduanal que despache el material para la exportación, así como para tramitar el tránsito interno y una compañía de transporte autorizada por el SAT.

Ahora bien existe otro procedimiento de comercio exterior con el que cuentan las empresas IMMEX, para realizar los movimientos de sus mercancías dentro del territorio nacional.

4.1 TRÁNSITO DE MERCANCÍAS

El glosario latinoamericano entiende que es el régimen aduanero, por el cual las mercancías que se encuentren sometidas al control aduanero son transportadas desde una aduana a otra dentro de un territorio aduanero, estén o no destinadas al extranjero.

En México el tránsito de mercancías según Carvajal (2004) se define como el traslado de una a otra aduana, de las mercancías que se encuentren bajo control fiscal, así también nos dice lo siguiente, se entiende por tránsito interno, cuando la aduana de entrada envía mercancías de procedencia extranjera a otra aduana, que se encargara de realizar el despacho para la legal importación de las mercancías o bien, cuando la aduana de despacho envía mercancías nacionales o nacionalizadas a una aduana de salida, para que se encargue de cumplir con la exportación correspondiente, así mismo el envío de mercancías importadas temporalmente en programas de maquila y el retorno de exportación. Un tránsito interno solo puede proceder si las empresas importadoras o exportadoras están registradas en el padrón correspondiente.

Ahora bien, la Ley Aduanera en su Título Cuarto, que contiene el tema sobre los Regímenes Aduaneros, y en su artículo 90, fracción II, inciso D, se refiere a los Tránsitos, I. Interno y II. Internacional, siendo el primero el aplicable, pues es el punto central del presente trabajo.

Según lo publicado en la Ley Aduanera, Capítulo V, Sección Primera, Artículo 125. Se considerará que el tránsito de mercancías es interno cuando se realice conforme a alguno de los siguientes supuestos:

- I.** La aduana de entrada envíe las mercancías de procedencia extranjera a la aduana que se encargará del despacho para su importación.
- II.** La aduana de despacho envíe las mercancías nacionales o nacionalizadas a la aduana de salida, para su exportación.

- III.** La aduana de despacho envíe las mercancías importadas temporalmente en programas de maquila o de exportación a la aduana de salida, para su retorno al extranjero.

De la misma manera debemos cumplir los supuestos expuestos en el Artículo 127 de La Ley Aduanera, fracción I, según el caso, que a la letra previene:

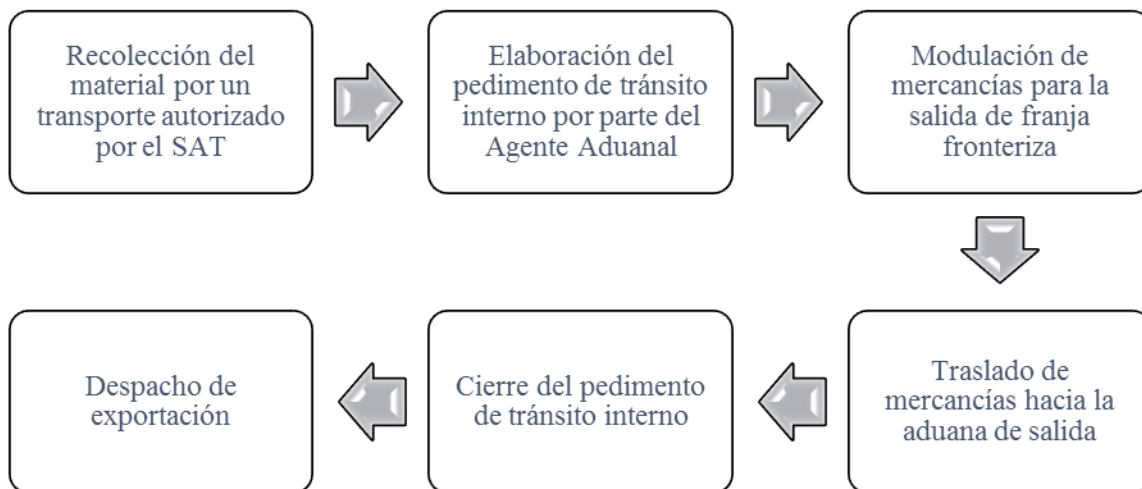
“Artículo 127. El régimen de tránsito interno se promoverá por los importadores, exportadores o por conducto de agente aduanal.

- I.** Tratándose del tránsito interno a la exportación se deberá formular el pedimento de exportación, efectuar el pago de las contribuciones correspondientes y cumplir con las regulaciones y restricciones no arancelarias aplicables al régimen de exportación, en la aduana de despacho.

[...]

El tránsito interno para el retorno de mercancías importadas temporalmente en programas de maquila o de exportación, se efectuará de conformidad con el procedimiento que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas”.

Figura 14: Proceso de transito interno.



Fuente: Elaboración propia, basada en el proceso de transito interno.

Ahora bien, continuando la idea desarrollada se considera que lo dispuesto por los artículos 128 y 129 de la Ley Aduanera, son algunas de las poderosas razones por las cuales, algunos de las Agentes Aduanales adscritos a la Aduana de Reynosa Tamaulipas, se niegan a tramitar los tránsitos internos, y para pronta referencia me permito transcribir en la parte que interesa, dichos preceptos:

“Artículo 128. El tránsito interno de mercancías deberá efectuarse dentro de los plazos máximos de traslado que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas.

Si las mercancías en tránsito interno [...] para su exportación o retorno al extranjero no arriban a la aduana de salida en el plazo señalado, no se considerarán exportadas o

retornadas y se deberán reintegrar los beneficios fiscales que se hubieran obtenido con motivo de la exportación.

Cuando por razones de caso fortuito o fuerza mayor las mercancías no puedan arribar en los plazos a que se refiere el párrafo anterior, el agente aduanal o el transportista, indistintamente deberán presentar aviso por escrito a las autoridades aduaneras de conformidad con lo que establezca el Reglamento (artículo 169 del Reglamento de Ley Aduanera.), exponiendo las razones que impiden el arribo oportuno de las mercancías. En este caso, podrá permitirse el arribo extemporáneo de las mercancías por un periodo igual al plazo máximo de traslado establecido”, para lo cual el artículo 169 del Reglamento de la Ley Aduanera, menciona lo siguiente:

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo tercero de los artículos 128 y 132 de la Ley, el agente o apoderado aduanal o, en su caso, el transportista deberá dar aviso a la autoridad aduanera del arribo extemporáneo de la mercancía, remitiendo copia del mismo a la aduana de destino. Dicho aviso deberá constar por escrito y contener la siguiente información:

- I.** Las causas que originaron el retraso.
- II.** El lugar donde se encuentra el medio de transporte;
- III.** El número del pedimento de tránsito y el estado de los candados oficiales señalando las causas de las alteraciones, rupturas o violación de los mismos, en su caso.

- I. El número del pedimento de tránsito y el estado de los candados oficiales, señalando las causas de las alteraciones, rupturas o violación de los mismos, en su caso.

El aviso deberá transmitirse por cualquier medio a más tardar al día siguiente de ocurrido el incidente”.

Retomando la idea mencionada al principio de la foja antecedente, seguidamente, me permitiré transcribir, en la parte que interesa, el diverso artículo 129, en los términos siguientes:

“Artículo 129. Serán responsables ante el Fisco Federal del pago de las contribuciones y cuotas compensatorias omitidas, de sus accesorios y de las infracciones que se cometan durante el traslado de las mercancías cualesquiera de las siguientes personas:

I. Quien efectúe el tránsito interno de mercancías.

II. El agente aduanal en los siguientes casos:

- a) Cuando señale en el pedimento el nombre, domicilio fiscal o la clave del registro federal de contribuyentes de alguna persona que no hubiere solicitado la operación, o cuando estos datos resulten falsos o inexistentes.
- b) Cuando no pueda ser localizado en el domicilio que señaló para oír y recibir notificaciones.

La empresa transportista inscrita en el registro que establezca el Reglamento que realice el traslado de las mercancías, será responsable solidaria ante el Fisco Federal del pago de las contribuciones y cuotas compensatorias omitidas, de sus accesorios y de las infracciones que se cometan durante el traslado de las mercancías. El registro de la empresa será cancelado por el Servicio de Administración Tributaria, procediendo a la suspensión provisional del registro hasta en tanto no exista una resolución firme que determine dicha cancelación, cuando con motivo del ejercicio de las facultades de comprobación, las autoridades aduaneras detecten cualquier maniobra tendiente a eludir el cumplimiento de las obligaciones fiscales, de conformidad con lo señalado en el artículo 144-A de la presente ley.

[...]

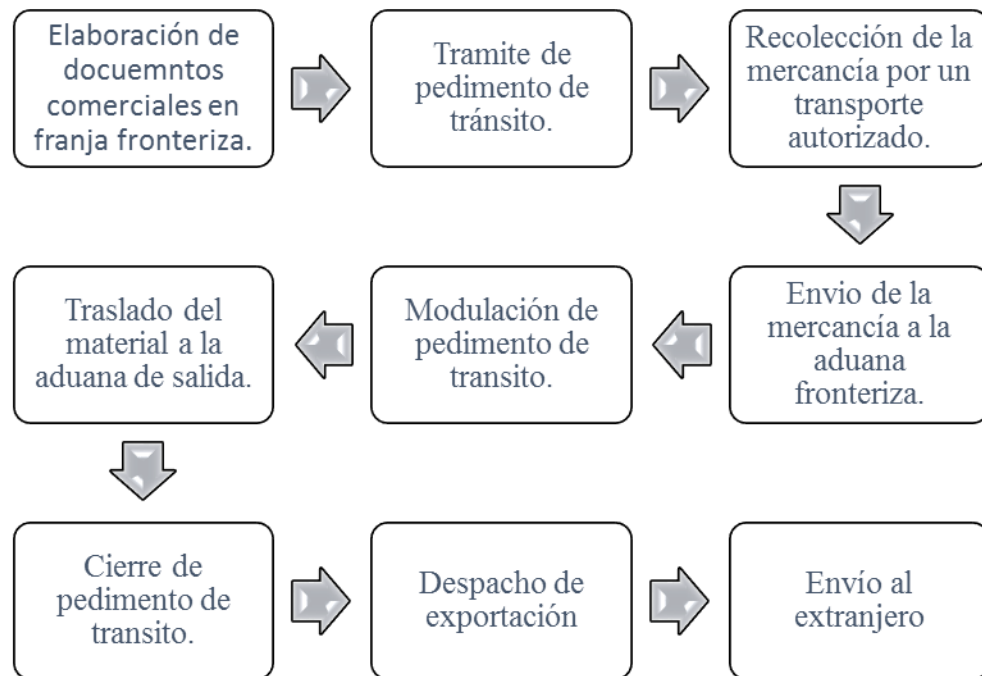
Independientemente de lo dispuesto en este artículo, el agente aduanal que promueva el despacho tendrá la responsabilidad prevista en esta Ley por las irregularidades que se deriven de la formulación del pedimento y que se detecten con motivo del ejercicio de las facultades de comprobación de las autoridades aduaneras”.

Una vez mencionado lo anterior en caso de que las mercancías sujetas a tránsito interno no sean conducidas por un transportista inscrito en el Registro de Empresas Transportistas autorizado por el SAT y sean encontradas por la autoridad competente, se aplicará una multa mínima del 70% o máxima del 100% del valor de la mercancía que se está transportando, este monto será el más alto entre el valor declarado y el valor factura, en caso de aplicar esta infracción será impuesta tanto al propietario de la mercancía como al agente aduanal que realice los trámites en representación, además de que la mercancía pasará a ser propiedad del Fisco Federal.

En resumen el proceso de tránsito interno incluyendo el transporte de las mercancías aplicable para las empresas localizadas en Reynosa, Tamaulipas que requieren expedir sus mercancías en modalidad aérea se realiza de la siguiente manera.

- Emisión de documentos comerciales.
- Recolección de la mercancía por el transportista autorizado en las aduanas de Reynosa y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, (listado disponible en la siguiente liga del SAT,
«http://www.aduanas.sat.gob.mx/aduana_mexico/Descargas/AGAET1.pdf»).
- Llenado de pedimento de tránsito T3.
- Modulación de pedimento en la aduana de Reynosa.
- Traslado hacia la aduana de salida.
- Cierre de tránsito dentro de los tiempos establecidos por la autoridad.
- Ingreso a la aduana de salida.
- Emisión del pedimento de retorno de exportación.
- Modulación de pedimento de retorno en la aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
- Ingreso al almacén de la aerolínea correspondiente.
- Salida de la mercancía de territorio nacional.

Figura 15: Proceso de exportación mediante transito interno



Fuente: Elaboración propia

Cabe mencionar que anteriormente existían puntos de revisión en los límites de la zona fronteriza, los cuales por decreto del SAT en Reynosa desaparecieron en septiembre de 2014, lo cual no significa que las mercancías provenientes de esta región dejaran de contar con el trato con el que contaban anteriormente.

4.2 AVISO DE TRASLADO

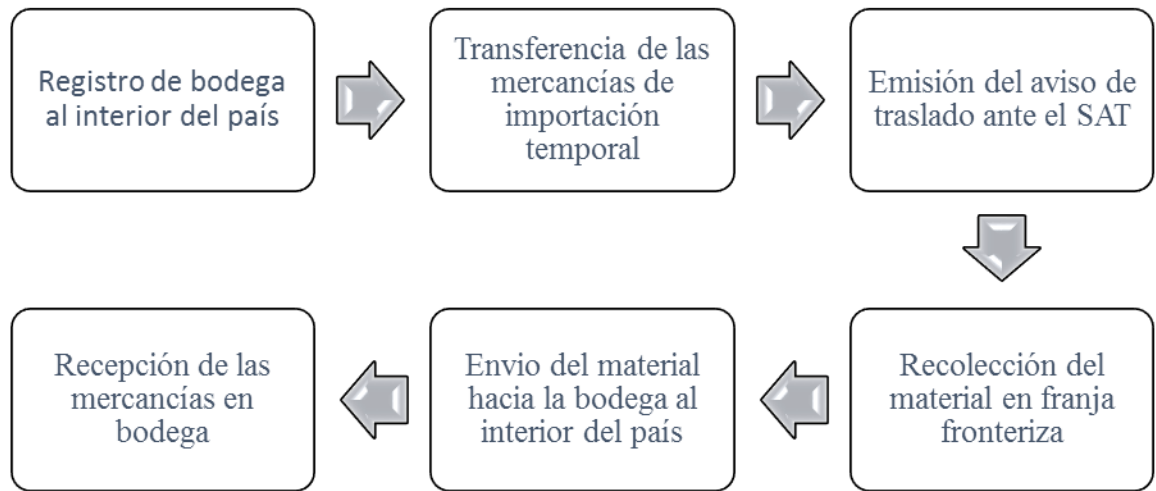
Las empresas maquiladoras de Reynosa, cuentan con otro recurso de comercio exterior aprobado por la legislación correspondiente para enviar sus materiales sin el uso de tránsito interno.

Así las cosas, tenemos que en el Anexo 1, en el numeral 22, de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior, se contiene un formato denominado "aviso de traslado de mercancías de empresas con programa IMMEX, RFE (Recinto Fiscalizado Estratégico) o Empresas Certificadas", situación que nos lleva a una inseguridad jurídica, en cuanto al uso del tránsito interno para finalizar el retorno de las mercancías, o bien el uso del aviso mencionado.

Las empresas IMMEX podrán realizar la transferencia de los productos que fueron importados de manera temporal a otras empresas que cuenten con el mismo programa, para que éstas manufacturen, reparen o retornen dichos bienes al extranjero, para que esta transferencia tenga efecto, la empresa receptora debe elaborar el proceso de exportación a nombre de quien realice la transferencia, para que este pague los impuestos correspondientes en caso de ser necesario, así como elaborar un pedimento de importación temporal a nombre de quien recibe la transferencia.

Por otro lado, las empresas IMMEX localizadas en franja fronteriza, podrán enviar sus mercancías a bodegas, plantas o sucursales de la misma empresas, que cuenten con domicilio registrado dentro de su programa IMMEX ubicadas dentro del interior del territorio nacional, es decir para utilizar un aviso de traslado por parte de cualquier empresa localizada en Reynosa, esta debe de contar con una extensión de su planta o bodega dentro del interior de país y registrada en su IMMEX.

Figura 16: Aviso de traslado

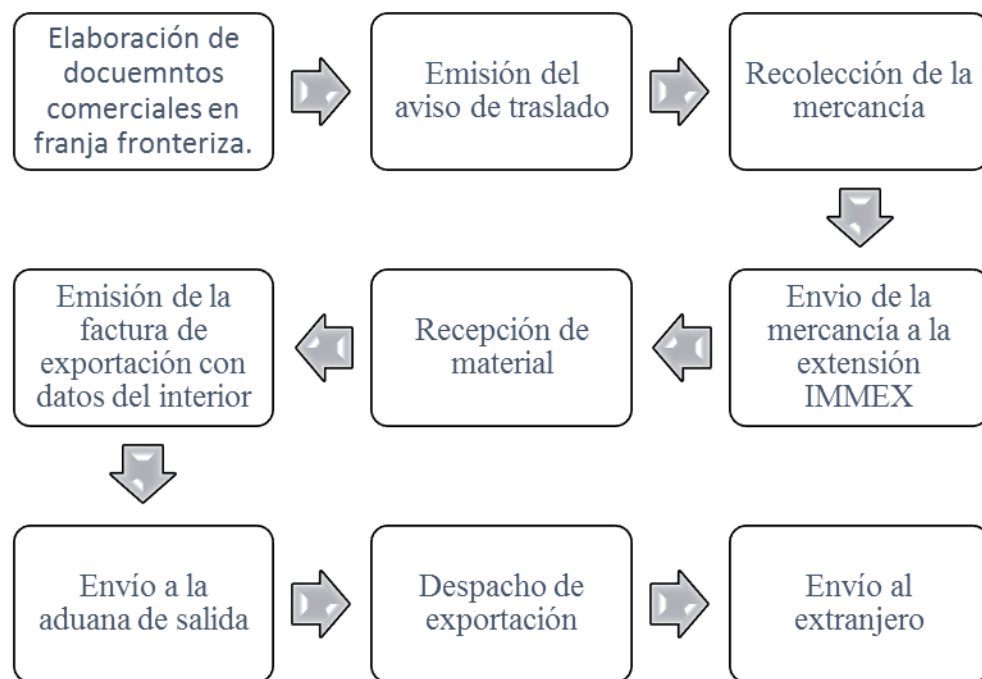


Fuente: Elaboración propia basado en la práctica.

Una vez que se mencionan los requisitos para poder contar con aviso de traslado se describirá el proceso, una vez que las IMMEX cuenten con una extensión de programa con un domicilio registrado en el interior del país este proceso puede ser más fácil que el tránsito interno, ya que se elimina el uso de un transporte autorizado por el SAT, el trámite de tránsito interno y el agente aduanal que elabore el procedimiento, por lo cual los costos logísticos bajan considerablemente, pero se debe tomar en cuenta que si la extensión de la bodega solamente se utiliza para fines de exportación y no para la manufactura, los costos por renta o mantenimiento de la misma pueden ser más elevados que las operaciones de tránsito interno.

El aviso de traslado podría ser la solución para cualquier empresa IMMEX, pero se debe tomar en cuenta que dicho aviso se tiene que generar por operación, es decir por cada movimiento expeditado se debe notificar al SAT del mismo, y solo se cuentan con setenta y dos horas después de emitido el mismo para realizar el traslado de las mercancías.

Figura 17: Proceso de retorno de exportación utilizando aviso de traslado



Fuente: Elaboración propia basado en la práctica.

Una vez mencionado lo anterior surge la incertidumbre jurídica de elegir el procedimiento de comercio exterior adecuado para las empresas IMMEX localizadas en la Reynosa, Tamaulipas, un tránsito interno o el aviso de traslado.

CAPÍTULO 5

SITUACIÓN ACTUAL EN ESTADOS UNIDOS

Cuando una mercancía llega a los Estados Unidos, puede entrar al país bajo diferentes regulaciones o regímenes, dependiendo del uso que las mercancías puedan tener, ya sea para el uso y consumo permanente dentro de Estados Unidos o bajo *in-bond* (tránsito de mercancías bajo control aduanero).

Para el transporte de mercancías de la industria maquiladora en Estados Unidos, cada empresa tiene la flexibilidad de elegir cuando y donde internar sus mercancías ya sea para su consumo o para que estas sean exportadas al extranjero, mediante un *in-bond* por lo cual no están sujetos al pago de derechos de importación o impuestos establecidos por la legislación. En Estados Unidos la autoridad que regula dicho procedimiento es el *CBP* (*Customs and Broker Protection*).

El *in-bond* es utilizado para las mercancías cuyo transporte es destinado al extranjero, teniendo la capacidad para circular hacia algún punto de salida o hacia algún punto temporal dentro de Estados Unidos como alguna Zona de Libre Comercio (*FTZ Free Trade Zone*) o bajo el régimen de depósito aduanero, sin estar dentro de la jurisdicción del CBP. El transporte de mercancías de la industria maquiladora, es un medio que no está regulado o sancionado por el gobierno de Estados Unidos, es por eso que la *U.S Government Accountability Office (GAO)* afirma que con frecuencia el *CBP* no da el

correcto seguimiento del arribo y salida de dichas mercancías de territorio estadounidense, otro de los factores que impide el seguimiento de los tránsitos por parte del *CBP* es la escasa información que existe, acerca de dichos bienes lo cual representa un riesgo en la seguridad y en las inspecciones que se pudieran realizar, así como en el pago de impuestos ya que al momento en el que el tránsito de mercancías no es regulado, se presta a la evasión de impuestos de importación, ya que se puede presentar que en lugar de exportar las mercancías estas se queden para el comercio dentro de los Estados Unidos.

Un *in-bond* se puede definir como el transporte de mercancía que ha entrado en el territorio de aduanas de Estados Unidos para ser transferida desde una aduana a otra, ya sea para su importación o exportación, para realizar estos procedimientos el *CBP* permite que dichas mercancías sean transportadas por Estados Unidos sin que estén tengan que ser liberadas o sujetas de algún procedimiento aduanal, pero estas mercancías deben de circular bajo la custodia de un transporte fiscalizado entre los que podemos mencionar transportes terrestres, aerolíneas, compañías ferrocarrileras, reexpedidores de carga.

Las empresas maquiladoras utilizan el *in-bond* para diferentes situaciones como lo son:

- Envío de mercancías desde una aduana de entrada a otra.
- Tránsito internacional, es decir desde una aduana de entrada hasta otro punto en el extranjero.
- Tránsito desde una aduana hacia un almacén fiscalizado para su posterior importación definitiva.
- Transferencia de mercancía de una compañía de transporte a otra dentro de un puerto de exportación.

Entre los beneficios que el *in-bond* puede brindar a las empresas que deciden transportar sus mercancías mediante este procedimiento podemos mencionar los siguientes:

- Evitar el pago de impuestos y aranceles correspondientes.
- Permite el traslado de mercancía despachada a otra aduana designada.

- Puede ser ejecutado por un Agente Aduanal, reexpedidor de carga, compañías de camiones, ferroviarias, los mismos importadores o por personal de las zonas de libre comercio.
- Se puede procesar de manera electrónica mediante *EDI (Electronic Data Interchange)* para agilizar la liberación de las mercancías en algunas ocasiones.

Para transportar una carga mediante *in-bond* el transporte elegido debe de contar con las siguientes características:

- Garantizar que se cuenta con una fianza (*Customs Surety Bond*) brinda para por el *Department of Transportation (DOT)*.
- Aceptar la responsabilidad para brindar información lo más certera posible.
- Asegurar la integridad de los materiales hasta su destino final.
- Garantizar la no manipulación de las mercancías sin permiso del *CBP*.
- Aceptar la responsabilidad de sanciones monetarias en caso de quebrantar la legislación aplicable.

Existen tres tipos de *in-bond* dependiendo del uso que cada maquiladora requiera, los cuales son el *Immediate Transportation (IT)* tipo 61 *Transportation and Exportation (T&E)* tipo 62 y el *Immediate Exportation (I&E)* tipo 63.

El *T&E* se puede definir como el proceso de tránsito de mercancías para su posterior envío al extranjero, es decir que la carga se enviara desde la aduana de entrada hasta la aduana de salida ya sea para su exportación o liberación de aduana. Al utilizar el *IT* una mercancía puede ser transportada desde una aduana a otra, pero la carga no puede ser exportada, este tipo de *in-bond* es solo para transitar entre aduanas. El *E&I* se genera cuando un embarque se encuentra en la aduana de salida y está listo para ser exportado.

Al momento de registrar un *in-bond* de manera electrónica no es necesario que dicho documento se presente en las oficinas del *CBP*, solamente en los casos en los que las mercancías sean transportadas mediante la vía aérea o que se utilice un *I&E* los *in-bonds* deberán ser presentados de manera manual ante el *CBP*.

Para utilizar un *in-bond* el *CBP* requiere que sean presentados mediante el formato *CBP 7512* para validar la información presentada por el prestador de servicios de

transporte, en caso de que exista alguna discrepancia entre la información presentada en el *CBP 7512* y la información con la que cuenta el transportista se deberá presentar de manera inmediata una rectificación del mismo, dichas discrepancias se pueden presentar en el número de piezas, valor de la mercancía, peso entre algunas otras.

En los Estados Unidos el proceso de exportación se lleva a cabo de la siguiente manera.

- La mercancía debe ir acompañada de tres juegos del *in-bond* además de los documentos comerciales.
- El *CPB* revisará la documentación con la que cuenta la mercancía.
- En caso de que se requiera una revisión exhaustiva de las mercancías, el transporte deberá poner a disposición del *CBP* el material y realizar las maniobras de carga y descarga dentro de la aduana.
- Una vez que la documentación y la carga fueron revisadas el agente del *CPB* firmará los documentos correspondientes para proceder con el envío al extranjero del material.

Una vez que una empresa manufacturera decide utilizar alguna modalidad de *in-bond* cuenta con diferentes límites para concluir con el procedimiento una vez emitido y presentado el documento ante el *CBP*.

- Treinta días después de emitido el *in-bond* para arribar a la aduana de salida.
- Dos días para notificar al *CBP* en caso de importación.
- Quince días para *I&E*.

En caso de no cumplir con los límites establecidos por el *CBP* tanto el propietario de la mercancía como la compañía de transporte se hacen acreedores de una multa por cincuenta mil dólares más el valor de la mercancía.

CAPÍTULO 6

CARACTERIZACIÓN ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS

Tomando en cuenta los procedimientos con los que cuenta México y Estados Unidos, se propone la siguiente caracterización de los procedimientos de comercio exterior utilizados en la industria manufacturera para cada país con la finalidad de identificar las áreas de oportunidad con las que cuenta México.

6.1 MÉXICO

Procedimientos requeridos para realizar exportaciones de retorno para las IMMEX.

- **Misión.** Expeditar mercancías de manufactura internadas al país bajo el régimen de importación temporal y que requieren ser retornadas al extranjero para su consumo.
- **Líder.** Autoridad aduanera.

- **Limites.** El proceso inicia una vez que las mercancías están listas para su transporte en franja fronteriza y termina cuando están liberadas de aduana para ser enviadas al extranjero.
- **Clientes.** Empresas inscritas en el programa IMMEX, localizadas en la franja fronteriza de Reynosa, Tamaulipas, con la necesidad de expedir sus materiales via la aduana del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
- **Procesos.**
 - Transito interno, para el cual es necesario contar con un transporte autorizado por el SAT para brindar el servicio de transporte de mercancías de una aduana a otra, dichos transportes solo cuentan con la autorización para circular en algunas aduanas de México. Otro de los elementos que se requiere es un agente aduanal en ambas aduanas para que inicie y cierre el trámite de tránsito interno, contando con un plazo establecido por la legislación para concluir dicho procedimiento.
 - Aviso de traslado, para utilizar este procedimiento es necesario que la IMMEX cuente con una extensión de bodega o instalaciones de su empresa en el interior del país, esto para el SAT sea notificado de que las mercancías serán sacadas de franja fronteriza y que las bodega localizada al interior del país adquiere las obligaciones del tratamiento de las mercancías, cabe mencionar que para utilizar este aviso tendrá que ser emitido por operación y cuenta con un tiempo límite para llegar a su destino y notificar a las autoridades correspondientes.
- **Proveedores.**
 - Transito interno. Para ser un proveedor de tránsitos internos se debe contar con un registro regulado por el SAT, en el cual después de muchos procedimientos y requisitos solamente es posible obtener la autorización para circular en determinadas aduanas del país, lo cual genera una baja considerable de la oferta de proveedores. Otra de las limitantes que se presentan en México es que varios de los Agentes Aduanales se niegan a procesar el transito interno, ya que se adquiere responsabilidad compartida con el propietario de la mercancía ya puede llegar a ser causa de perdida de patente, en caso de que las

mercancías no sean entregadas a la aduana de destino en los tiempos y formas dictadas por la autoridad aduanera.

6.2 ESTADOS UNIDOS

Estados Unidos cuenta con procedimientos similares a los utilizados en México para transportar mercancías desde alguna aduana a otra.

- **Misión.** Envío mercancías de manufactura internadas al país bajo el régimen de importación temporal y que requieren ser retornadas al extranjero para su consumo.
- **Líder.** *CBP*.
- **Limites.** El proceso inicia una vez que las mercancías están listas para su transporte y termina cuando están liberadas de aduana para ser enviadas al extranjero.
- **Clientes.** Empresas dedicadas a la manufactura y transformación de materias primas para su posterior consumo en el extranjero.
- **Procesos.**
 - *In-bond* procedimiento de comercio exterior utilizado para enviar mercancías desde una aduana a otra, o desde una planta hasta la aduana de salida, existen tres modalidades *T&E*, *I&E* y *IT* las cuales pueden ser utilizadas dependiendo de las necesidades de cada empresa y los fines de como será transportado el material al extranjero.
- **Proveedores.**
 - *In-bond* En Estados Unidos el requisito para ser un transporte autorizado por el *CBP* es contar con la solvencia económica para transportar el valor de las mercancías que se manejan y registrar ante el *DOT*, estos transportes son libres de circular por todas las aduanas del país.

El contraste de los requisitos para operar dichos procedimientos de comercio exterior se presentan en la siguiente tabla.

Figura 18: Caracterización México – Estados Unidos

<i>Caracterización.</i>	México	Estados Unidos
<i>Aduanas Autorizadas</i>	Algunas	Todas
<i>Permisos de gobierno</i>	Necesario	N/A
<i>Fianza</i>	N/A	Necesario
<i>Dependencias involucradas</i>		
	SHCP	<i>DOT</i>
	Aduana de México	<i>CBP</i>
	SAT	
<i>Actores.</i>	Agente Aduanal	Particulares
<i>Oferta</i>	Limitada	Abundante

Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO 7

CONCLUSIONES

7.1 CONCLUSIONES

Tomando en cuenta las características de los diferentes procedimientos de comercio exterior utilizados tanto en México como en Estados Unidos, se puede concluir que la legislación mexicana es un tanto más requisitosa que la de Estados Unidos, ya que para expedir un retorno de exportación desde una IMMEX localizada en la franja fronteriza de Reynosa Tamaulipas no se cuenta con los recursos necesarios para concluirla, ya que el SAT en la actualidad solamente cuenta con un transporte autorizado para realizar tránsitos internos entre la aduana de Reynosa y la del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y los agentes aduanales que operan en estas aduanas no cuentan con los permisos o acuerdos para operar el tránsito interno, sin embargo México cuenta con un procedimiento llamado aviso de traslado para el cual no se requiere un transporte autorizado o un agente aduanal con presencia en ambas aduanas, pero requiere que se establezca una extensión de la IMMEX dentro del interior de la república lo cual incrementa el costo de la misma, ya que se tiene que rentar o adquirir un nuevo espacio, acondicionarlo en caso de ser necesario y emplear gente para que esta sucursal sea operada, aunado a que el departamento de importación y exportación de cada empresa

será el encargado de emitir ante el SAT dicho aviso cada vez que se desee enviar mercancías hasta esa extensión.

En contraste Estados Unidos cuenta con un simple proceso de tránsito llamado *in-bond* para el cual no es necesario contar con un agente aduanal, si no que este puede ser tramitado por las compañías de transporte terrestre, ferroviario, aéreo o los prestadores de servicios logísticos de transporte, además que la compañía encargada de mover el material de una aduana a otra no está limitada para circular en determinadas aduanas o a alguna autorización por parte del gobierno, sino que simplemente debe contar con la solvencia económica para adquirir un monto de fianza que será equivalente al valor de las mercancías que pueda transportar.

7.2 APORTACIONES

En conclusión la legislación mexicana podría cambiar algunos de sus procedimientos para incentivar el establecimiento de empresas IMMEX

- Presentar ante el SAT una iniciativa para solicitar aumentar la oferta de transporte autorizados, basado en los datos históricos y estadísticos de las limitantes con las que cuentan las empresas establecidas en la franja fronteriza.
- Solicitar que los permisos brindados al transporte público federal cuenten con la autorización para circular por las cuarenta y tres aduanas de México.
- Simplificar los procesos de registro de transportes autorizados ante el SAT.
- Presentar ante la autoridad competente el establecimiento de responsabilidad compartida entre agentes aduanales para operar en conjunto en diferentes aduanas sin poner en riesgo su patente.
- Proveer a los aeropuertos de mayor infraestructura para contar con varias vías para la expeditación de mercancías.

7.3 FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.

Contemplar la competitividad logística en México y todo aquello que se vea afectado por la inseguridad.

REGISTRO IMMEX

夢見、自來水、
 夢見、自來水、

SE

Cd. Reynosa, Tam., a 3 de Agosto de 2007

~~NET WORKS CONTROLS INTERNATIONAL, S. DE R. J. DE C. V.~~

R.F.C. XXXXMM0020607055
BRECHA E 99 S/N
COL. PARQUE INDUSTRIAL REYNOSA C.P. 88780
REYNOSA (CIUDAD REYNOSA), TAMAULIPAS

Con fundamento en el Decreto para el Fomento de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación, (en adelante Decreto); se comunica que la Secretaría de Economía ha resuelto la aprobación a:

FACTURA DE EXPORTACIÓN

Invoice address
100086
~~MEXAGC INDUSTRIES COMEX~~
BR 459 KM121 NR 333-DISTR. IND
STA. RITA DO SAPUCAI
CNPJ 59.106.377/0001-72
37540-000 MINAS GERAIS - MG
BRAZIL

Importeur
3447 GK Woerden
The Netherlands

VAT Reg. No.: NL818014799B01

Page 1 from 1

Shipping address
100086
~~MEXAGC INDUSTRIES COMEX~~
BR 459 KM121 NR 333-DISTR. IND
STA. RITA DO SAPUCAI
CNPJ 59.106.377/0001-72
37540-000 MINAS GERAIS - MG
BRAZIL

Prepaid Invoice

Invoice number : 90016981
Order number : 30000189
Your order number : X
Inco terms : EXW \ REYNOSA
Payment : 90 days net

Invoice date : 01-AUG-2014
Expiry date : 30-OCT-2014
Your client number : 100086
Forwarder : CUSTOMER
Delivery no. : 80039641


Item	Material Number	Quantity	Price	Total
40	311/026-01-001	2.610 EA	5,86	15.294,60
	Mirror actuator memory radial connector CC20T4624			

Hecho en Mexico

~~MEXAGC INDUSTRIES COMEX~~
A-puente International Reynosa-Pharr
Parque Industrial Center
Reynosa Tamaulipas
Mexico CP 88780

PEDIMENTO DE TRANSITO

REF: ER4004887

PEDIMENTO						Pagina 1 de 2	
NUM. PEDIMENTO: 14 30 3643 4004887		T.OPEP: EXP	CVE PEDIMENTO: T3	REGIMEN: EXD		CERTIFICACIONES	
DESTINO: 9 TIPO CAMBIO: 13.64200		PESO BRUTO: 3763.799	ADUANA E/S: 520				
MEDIOS DE TRANSPORTE		VALOR DOLARES:	14292.55		*** PAGO ELECTRONICO ***		
ENTRADA/SALIDA: ARRIBO: SALIDA:		VALOR ADUANA:	0		BANORTE, S.A.		
7 7 4		PRECIO PAGADO VALOR COMERCIAL:	194979		3643 4004887		
DATOS DEL IMPORTADOR EXPORTADOR							
RFC: XRE99003XANM		NOMBRE, DENOMINACION O RAZON SOCIAL:					
CURP: XGCECME330600030300030V							
DOMICILIO: BRECHA E99 NORTE EDIFICIO C S/N , PARQUE INDUSTRIAL REYNOSA, REYNOSA, TAMAUPLAS MEX CP. 88780							
VAL.SEGUROS		SEGUROS	FLETES	EMBALAJES	OTROS INCREMENTABLES		
0		0	0	0	0		
CÓDIGO DE ACEPTACIÓN:		CÓDIGO DE BARRAS		CLAVE DE LA SECCION ADUANERA DE DESPACHO: 300			
50G18HBQ							
MARCAS, NUMEROS Y TOTAL DE BULTOS:		34 BULTOS TOTALES					
S/M S/N							
FECHAS		TASAS A NIVEL PEDIMENTO					
PRESENTACION 20/11/2014		CONTRIB		CVE. T. TASA		TASA	
PAGO 27/11/2014		DTA		4		259.00000	
		PRV		2		190.00000	
		CNT		2		20.00000	
CUADRO DE LIQUIDACION							
CONCEPTO	F.P.	IMPORTE	CONCEPTO	F.P.	IMPORTE	TOTALES	
DTA	9	259	PRV	0	190	EFFECTIVO	244
CNT	0	54				OTROS	259
						TOTAL	503
DATOS DEL PROVEEDOR O COMPRADOR							
NUMERO DE ACUSE DE VALOR				VINCULACION		INCOTERM	
COVE140RJOGH3				SI		EXW	
CLAVE / COMPL IDENTIFICADOR		COMPLEMENTO 1		COMPLEMENTO 2		COMPLEMENTO 3	

AGENTE ADUANAL, APODERADO ADUANAL O DE ALMACEN NOMBRE O RAZ SOC: XX RFC: XXXXXXXXXX CURP: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX MANDATARIO / PERSONA AUTORIZADA		DECLARO BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD, EN LOS TERMINOS DE LO DISPUESTO POR EL ARTICULO 81 DE LA LEY ADUANERA: PATENTE O APODERADO: 3643
NOMBRE: _____ RFC: _____ CURP: _____		
NUMERO DE SERIE DEL CERTIFICADO: 00001000000305291119 FIRMA ELECTRONICA AVANZADA: Kjhfhz3aDKTThaHdNXH4e2oSRW5zGp4sbC4k5qexMI+9jUNvKvRAN2I4BxzHsionypuPwSWjODPvVioUZSRZQIS48nUNm7jLXKqETb+QjNgjEmsYNNXUowlkn4C+HsRjZuFA2t2LpGjCisZW29mHvXBRBvbkOye-		
<p>El pago de las contribuciones puede realizarse mediante el servicio de "Pago Electrónico Centralizado Aduanero" (PECA), conforme a lo establecido en la regla 1.6.2., con la posibilidad de que la cuenta bancaria de la persona que contrate los servicios sea afectada directamente por el Banco. El agente o apoderado aduanal que utilice el servicio de PECA, deberá imprimir la certificación bancaria en el campo correspondiente del pedimento o en el documento oficial, conforme al Apéndice 20 "Certificación de Pago Electrónico Centralizado" del Anexo 22.</p> <p>El Importador-Exportador podrá solicitar la certificación de la información transmitida al SAAI por el agente o apoderado aduanal en el momento de la elaboración del pedimento en: Administración General de Aduanas, Administración Central de Investigación Aduanera, Av. Hidalgo Núm. 77, Módulo IV, 1er. piso, Col. Guerrero, C.P. 06300., México, D.F.</p>		
DESTINO/ORIGEN: INTERIOR DEL PAIS		

ANEXO DEL PEDIMENTO										Página 2 de 2					
NUM. PEDIMENTO: 14 30 3643 4004687				TIPO OPER: EXP		CVE. PEDIM: RT				RFC: TRE990317AN4 CURP:					
PARTIDAS															
SEC	FRACCION	SUBD	VINC.	MET VAL	UMC	CANTIDAD UMC	UMT	CANTIDAD UMT	P.V/C	P.O/D	CON	TASA	T.T.	F.P.	IMPORTE
	VAL. ADU. / USD		IMP. PRECIO PAG.		PRECIO UNIT.		VAL. AGREG.								
	PT		XP		C6		UM		WS						
*** FIN DE PEDIMENTO *** NUM. TOTAL DE PARTIDAS : 1 *** CLAVE PREVALIDADOR: 010 ***															

PEDIMENTO DE EXPORTACIÓN.

Referencia: HM1407313		PEDIMENTO		
NUM. PEDIMENTO:	14 47 3205 4008975	T.OPER:	EXP	CVE PEDIMENTO: RT
DESTINO: 9		TIPO CAMBIO:	13.54450	PESO BRUTO: 5364.000
			ADUANA E/S:	470
MEDIOS DE TRANSPORTE		VALOR DOLARES: 41224.33		
ENTRADA/SALIDA:	ARRIBO:	SALIDA:	VALOR ADUANA: 0	
4	7	4	PRECIO PAGADO/VALOR COMERCIAL: 558363	
DATOS DEL IMPORTADOR / EXPORTADOR				
RFC:	NOMBRE, DENOMINACION O RAZON SOCIAL:			
XBAN100828P05	TECNIMARK DE SAJON DE RIO DE CXX			
CURP:	XTECNIMARK DE SAJON DE RIO DE CXX			
DOMICILIO:	XMINERAL DE VALENCIANA, No. 322, Col. PUERTO INTERIOR, C.P. 36275, SLA Q, GUANAJUATO, MEXICO			
VAL. SEGUROS	SEGUROS	FLETES	EMBALAJES	OTROS INCREMENTABLES
0	0	0	0	0
ACUSE ELECTRONICO DE VALIDACION:		CLAVE DE LA SECCION ADUANERA DE DESPACHO:		
29DEYU1J		470		


PEDIMENTO				REF: VMTY-150115	
NUM. PEDIMENTO: 15 52 1637 5500115		T. OPER: EXP		CVE. PEDIMENTO: RT REGIMEN: EXD	
DESTINO/ORIGEN: 9		TIPO CAMBIO: 14.55590		PESO BRUTO: 1943.000 ADUANA E/S: 470	
MEDIOS DE TRANSPORTE			VALOR DOLARES: 20,767.86		
ENTRADA/SALIDA: 4		ARRIBO: 7		VALOR ADUANA: 0	
			PRECIO PAGADO/VALOR COMERCIAL: 302,295		
DATOS DEL IMPORTADOR / EXPORTADOR					
RFC: ATA120201AU2		NOMBRE, DENOMINACION O RAZON SOCIAL:			
CURP:		AMCOR TOBACCO PACKAGING MEXICO S DE RL DE CV			
DOMICILIO: BOULEVARD ESCOBEDO No. EXT. 520 APODACA TECHNOLOGY PARK, APODACA C.P. 66600 NUEVO LEON, MEXICO (ESTADOS UNIDOS MEXICANOS)					
VAL. SEGUROS		SEGUROS		FLETES	
0		0		0	
EMBALAJES		OTROS INCREMENTABLES			
0		0			
CODIGO DE ACEPTACION				CLAVE DE LA SECCION ADUANERA DE DESPACHO: 521	
ZGGEZ2PD				AEROPUERTO INTERNACIONAL	
				GENERAL MARQUES ESCOBEDO	
				APODACA, NUEVO LEON	

AVISO DE TRASLADO.



		Folio del Aviso 40000132
Tipo de Operación	Tipo de Traslado	Fecha de Elaboración
1.-Entre locales, bodegas o plantas de una misma Maquiladora o PITEX	1.-De región o franja fronteriza al interior del territorio nacional	20/05/2014
Datos de la Empresa que transfiere		Certificación
RFC	Número Programa	
MWCB700829GXX	4122007	
Denominación o razón social		
MWCB700829GXX		
Domicilio de la planta o bodega de origen		
A PUENTE INTERNACIONAL REYNOSA-PHARR NAVE F No Ext.SN No Int. A Colonia PARQUE INDUSTRIAL CENTER C.P.88780 Tamaulipas, REYNOSA		

IN-BOND I&E

19 CFR 10.60, 10.61, 123.41, 123.42		TRANSPORTATION ENTRY AND MANIFEST OF GOODS SUBJECT TO CBP INSPECTION AND PERMIT		O.M.B. No. 1651-0003	
51 Entry No. <u>01602610020</u> Port <u>5309</u> Date <u>04/08/15</u>		U.S. Customs and Border Protection PORT FIRST U.S. PORT CODE NO. <u>2304</u> OF UNLADING <u>2304 LAREDO, TX</u> PORT OF <u>LAREDO, TX</u>		Entry No. <u>118120306</u> Class of Entry <u>53 - IE</u> (I.T.) (T.E.) (W.D.) (E.) (Drawback, etc.) Pedimento No: <u>152431295009288</u>	
Entered or imported by <u>HUGO NISHIYAMA CUSTOMS HOUSE BROKERS</u> Reporter/IRS # <u>32-034028665</u> to be shipped In bond via <u>WHL 3203000065 NISHIYAMA HUGO CUSTOMS HOUSE BROKERS</u> consigned to (C.H.L. number) (Vessel or carrier) (Car number and initials) (Pier or station) CBP Port Director <u>2304 LAREDO, TX</u> Final foreign destination <u>97117 MEXICO</u> (For exportations only) Consignee <u>HUGO NISHIYAMA CUSTOMS HOUSE BROKERS</u> (At CBP port of call or destination) Foreign port of lading <u>42870 BREMERHAVEN; BERHN, FR GERMANY</u> No. <u>UAL 01602610020</u> Date of sailing _____ (Above information to be furnished only when merchandise is imported by vessel) Imported on the <u>UNITED AIRLINES</u> Flag <u>DE</u> on <u>04/08/15</u> via <u>42870 BREMERHAVEN; BERH</u> (Name of vessel or carrier and motive power) (Date imported) (Last foreign port) Exported from <u>DE</u> on <u>04/08/15</u> Goods now at <u>V817 FORWARD AIR, INC.</u> (Country) (Date) (Name of warehouse, station, pier, etc.)					
Mark and Numbers of Packages	Description and Quantity of Merchandise Number and Kind of Packages (Describe fully as per shipping papers)	Gross Weight In Pounds	Value (Dollars only)	Rate	Duty
4 PCS 4	M: UAL 01602610020 H: ODU105424263 4 PCS W/ NEW AUTO PARTS Master Qty: 4 House Qty: 4 Shipper: HELLMANN AUTOMOTIVE LOGISTICS 15 DAY DUE: 04/23/15 QX IN-BOND AUTHORIZED QX01 I.E. 118120306  *** IN-BOND ACCEPTED: Apr 9, 2015 1:56:27 PM ***	2,114 LB Totals: 2,114 LB	961 961 ***Estimated Not Verified***		
G.O. No. _____ <input type="checkbox"/> Check if withdrawn for Vessel supplies (19 U.S.C. 1309) REF #: 151048 CERTIFICATE OF LADING FOR TRANSPORTATION IN BOND AND/OR LADING FOR EXPORTATION FOR <u>2304 LAREDO, TX</u> (Port) WITH THE EXCEPTIONS NOTED ABOVE, THE WITHIN-DESCRIBED GOODS WERE: Delivered to the Carrier Laden on the— (Vessel, vehicle or aircraft) which cleared for— on _____ (Date) as verified by export records.		I truly declare that the statements contained herein are true and correct to the best of my knowledge and belief. Entered or withdrawn by _____ <u>Hugo Nishiyama C.H.B.</u> <u>9201 33rd Avenue Dr.</u> <u>LAREDO, TX 77903-6667</u> <u>957-2111</u> <u>WHL 3203000065</u> To the Inspector: The above-described goods shall be disposed of _____ For the Port Director Received from the Port Director of the above CBP location the merchandise described in this manifest for transportation and delivery into the custody of the CBP officers at the port named above, all packages in apparent good order except as noted hereon. <u>NISHIYAMA HUGO CUSTOMS HOUSE BROKERS</u>			

IN-BOND TI

From: BMM FAX

Fax: (773) 672-2066

To: 17734629119@ott.rch; Fax: +17734629119

Page 4 of 4 04/07/2014 12:48

Hellmann Worldwide Logistics
19 CFR 10.50, 10.61, 123.41, 123.42

TRANSPORTATION ENTRY AND MANIFEST OF GOODS SUBJECT TO CBP INSPECTION AND PERMIT

OMB No. 1651-0003 Exp. 02/28/2014

Entry No. _____
Port _____
Date _____

U.S. Customs and Border Protection
PORT CODE NO. 3901 FIRST U.S. PORT OF UNLADING 3901 CHICAGO, IL

Entry No. 77438475-2
Class of Entry 61 (I.T.)
(I.T.) (T.E) (W.D. 1E) (Drawback, etc.)

PORT OF CHICAGO, IL DATE 04/07/2014

Entered or imported by ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ Importer/IRS # _____ to be shipped

in bond via ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ (C.H.L. number) (Vessel or carrier) (Car number and initial) (Pier or station) consigned to

CBP Port Director 2304 LAREDO, TX Final foreign destination _____ (For exportations only)

Consignee ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ (At CBP port of exit or destination)

Foreign port of lading _____ B/L No. 17205488722 Date of sailing _____ (Above information to be furnished only when merchandise is imported by vessel)

Imported on the CARGOLUX AIRLINES IN Flag CN on 04/03/2014 via _____ (Name of vessel or carrier and motive power) (Date imported) (Last foreign port)

Exported from CHINA (MAINLAND) on _____ Goods now at CARGOLUX AIRLINES J564 (Country) (Date) (Name of warehouse, station, pier, etc)

Marks and Numbers of Packages	Description and Quantity of Merchandise Number and Kind of Packages (Describe fully as per shipping papers)	Gross Weight in Pounds	Value (Dollars only)	Rate	Duty
3 PCS	METAL SCREWS NC I 774384752 M 17205488722 H HKTG. 6266 METAL SCREWS	1525	5000		



QX01774384752

QX IN-BOND AUTHORIZED

G.O.No. _____ ☐ Check if withdrawn for Vessel supplies (19 U.S.C. 1309) File #: 1900001020

CERTIFICATE OF LADING FOR TRANSPORTATION IN BOND AND/OR LADING FOR EXPORTATION FOR

LAREDO, TX 2304
(Port)

I truly declare that the statements contained herein are true and correct to the best of my knowledge and belief.

Entered or withdrawn by ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

IN-BOND T&E

19 CFR 10.60, 10.61, 123.41, 123.42

TRANSPORTATION ENTRY AND MANIFEST
OF GOODS SUBJECT TO CBP
INSPECTION AND PERMIT
U.S. Customs and Border Protection

OMB Control Number: 1651-0003
 Expiration Date: 05/31/2017

T.E. Entry No. 0987657

Port DFW

Date 29/01/2015

Entry No. 0987657

Class of Entry T.E
(I.T.) (T.E.) (WD.1E) (Drawback, etc.)

PORT CODE NO. 30 FIRST U.S. PORT OF UNLADING DFW

PORT OF DALLAS FORT WORTH DATE 29/01/2015

Entered or imported by _____ Importer/IRS # _____ to be shipped
 in bond via _____ consigned to _____

(C.H.L. number) (Vessel or carrier) (Car number and initial) (Pier or station)

CBP Port Director _____ Final foreign destination MEXICO
(For exportations only)

Consignee _____
(At CBP port of exit or destination)

Foreign port of lading _____ B/L No. _____ Date of sailing _____
(Above information to be furnished only when merchandise is imported by vessel)

Imported on the _____ Flag _____ on _____ via _____
(Name of vessel or carrier and motive power) (Date imported) (Last foreign port)

Exported from CANADA on 03/02/2015 Goods now at DFW
(Country) (Date) (Name of warehouse, station, pier, etc.)

Marks and Numbers of Packages	Description and Quantity of Merchandise Number and Kind of Packages <small>(Describe fully as per shipping papers)</small>	Gross Weight in Pounds	Value (Dollars only)	Rate	Duty

GLOSARIO

- **Aduana.** Lugar en donde las autoridades aduaneras realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio exterior, fiscalización, así como el conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada de mercancías al territorio nacional y a su salida del mismo, que de acuerdo con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros establecidos en la Ley Aduanera.
- **Agente Aduanal.** Persona física autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) para promover los actos y formalidades relativos a la entrada y salida de mercancías del territorio nacional, en los diferentes regímenes, en nombre y cuenta de un tercero.
- **Arancel.** Impuesto que las personas que internen o extraen mercancías del territorio nacional, están obligadas a pagar a las autoridades correspondientes.
- **Autoridad aduanera.** Autoridades competentes para hacer cumplir la reglamentación competente.
- **Aviso de traslado.** Operación efectuada para trasladar mercancías de una IMMEX hacia algún punto registrado en el interior del país.
- **Despacho Aduanal.** Conjunto de actos y formalidades que deben cumplir los propietarios o tenedores de las mercancías para introducirlas o extraerlas de territorio nacional.
- **Empresa de transporte de carga.** Empresas prestadoras de servicios, dedicadas al transporte de mercancías.

- **Exportación.** Proceso aduanero mediante el cual se envían mercancías desde un país hacia el extranjero.
- **Industria Manufacturera Maquiladora y de Servicios de Exportación (IMMEX).** Programa de promoción sectorial, dedicado a la manufactura de bienes para su posterior exportación, cuenta con preferencias arancelarias en la importación.
- **Importación.** Proceso aduanal para internar productos de procedencia extranjera mediante el pago de derechos al país.
- **Importación temporal.** Proceso aduanal para internar productos de procedencia extranjera de manera temporal, sin necesidad de pagar los impuestos correspondientes.
- **Ley Aduanera.** Legislación encargada de regular los procesos de comercio exterior en México. .
- **Mercancías.** Productos, bienes o artículos, inalienables a la propiedad particular.
- **Patente aduanal.** Autorización brindada al Agente Aduanal por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para realizar por cuenta de terceros el despacho de mercancías ya se de importación o exportación.
- **Pedimento.** Documento elaborado por el Agente Aduanal, en donde se declara toda la mayoría de la información sobre los bienes de importación o exportación, medios de transporte, régimen aduanal y propietarios de los mismos.
- **Regímenes aduaneros.** Marco legal al que son sometidas las mercancías sujetas de importación o exportación.

- **Retorno de exportación.** Régimen aduanero, por medio del cual se retornan al extranjero los materiales internados al país bajo el régimen de importación temporal para su transformación o en el mismo estado.
- **Transito interno.** Operación efectuada para trasladar mercancías desde una aduana a otra.
- **Transportista:** Persona física o jurídica organizada legalmente cuya actividad principal es la prestación de servicios de autotransporte de carga.

BIBLIOGRAFÍA

- Carvajal Contreras, Máximo, «Capítulo sexto. Regímenes, ilícitos, procedimientos y recursos aduaneros», Derecho Aduanero, editorial Porrúa, 2003, edición 12, págs.443-445, ISBN 970-07-4495-7.
- Reyes Diaz- Leal, Eduardo, « La Aduana y la Logística», Introducción a la Logística Internacional, editorial Buffete Internacional, 2002, págs. 112-119, ISBN 968 6973-45-1.
- Rivera, Roberto Matus, «La industria maquiladora de exportación» en ammatamoros.org [en línea], 2010 [consulta 2015-01-16]. Disponible en: <<http://www.ammatamoros.org/?lang=&option=3>>.
- Douglas, Lawrence y Hansen, Taylor, « Los orígenes de la industria maquiladora en México», Comercio Exterior, Noviembre 2013, vol. 53, núm. 11, págs. 1045-1056.
- Ellram, Lisa, «The use of the case study method in logistics research, Journal of Bussines Logistics», vol 17, núm 2.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía, «Estadística Integral del Programa de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación», febrero 2015.
- Banco Nacional de Comercio Exterior, «Guía básica del exportador»,2005, edición12, págs.54-57. ISBN 968-6168-30-3.
- Cheverria, E. «El crimen organizado si afecta la economía» en noticiasnet.mx [en línea], 2011 [consulta 2015-03-26]. Disponible en:

«<http://www.noticiasnet.mx/portal/71558-el-crimen-organizado-s%C3%AD-afecta-la-econom%C3%AD>»

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía, «Encuesta nacional de victimización y percepción sobre seguridad pública (ENVIPE) 2014», boletín de prensa núm. 418/14, 2014.
- Villalpando, P. «La evolución de la industria Maquiladora en México», Innovaciones de negocios, 2004, ISSN 1665-9627.
- Secretaría de Economía, «Decreto para el fomento de la industria manufacturera, maquiladora y de servicios de exportación», Diario Oficial de la Federación, diciembre 2010, segunda modificación.
- Hernández de la Cruz, Arturo, « Infracciones relacionadas con la importación, la exportación y sus sanciones», Estudio práctico de las infracciones y sanciones aduaneras, editorial ISEF, abril 2013, págs. 43-81, ISBN 978-607-406-533-6.
- Giermanski, Jim, In-bonds: Una vulnerabilidad de seguridad en espera de ser explotados, julio 2011.
- Secretaria de Economía, «Decreto para el fomento de la industria manufacturera, maquiladora y de servicios de exportación.», 2006
- Ley Aduanera, Diario Oficial de la Federación, diciembre 2013.
- Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior, Diario Oficial de la Federación, 2014.
- Reglamento de la Ley Aduanera. Diario Oficial de la Federación, 2014.

FICHA AUTOBIOGRÁFICA

Lucía Leticia Romero Arévalo.

CANDIDATO PARA EL GRADO DE MAESTRÍA EN LOGÍSTICA Y CADENA DE SUMINISTRO CON
ORIENTACIÓN EN LOGÍSTICA GLOBAL

FACULTAD DE INGENIERÍA MECÁNICA Y ELÉCTRICA

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

CON LA TESIS:

CARACTERIZACIÓN EXISTENTE ENTRE EL MANEJO DE LOS TRÁNSITOS INTERNOS DEL
COMERCIO EXTERIOR PARA MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS

Nací el 21 de marzo de 1989, en la ciudad de Pachuca, Hidalgo, México, mis padres Leticia Arévalo Macías y Guillermo Romero Gómez. Realice mis estudios de Licenciatura en la Facultad de Ciencias Políticas y Administración Pública de la Universidad Autónoma de Nuevo León, obteniendo en el año 2012 el título de Licenciada en Relaciones Internacionales con acentuación en Comercio Exterior y Aduanas. Actualmente me desempeño como supervisora de importación y exportación aérea en la empresa Hellmann Worldwide Logistics.